Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime
Audiences (v. 77-81 in 1 volume) 1963







715

A (26)

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 77— 81

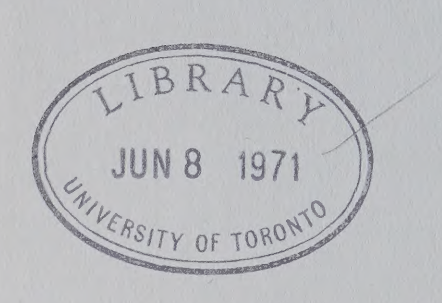
DATE:

10 octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

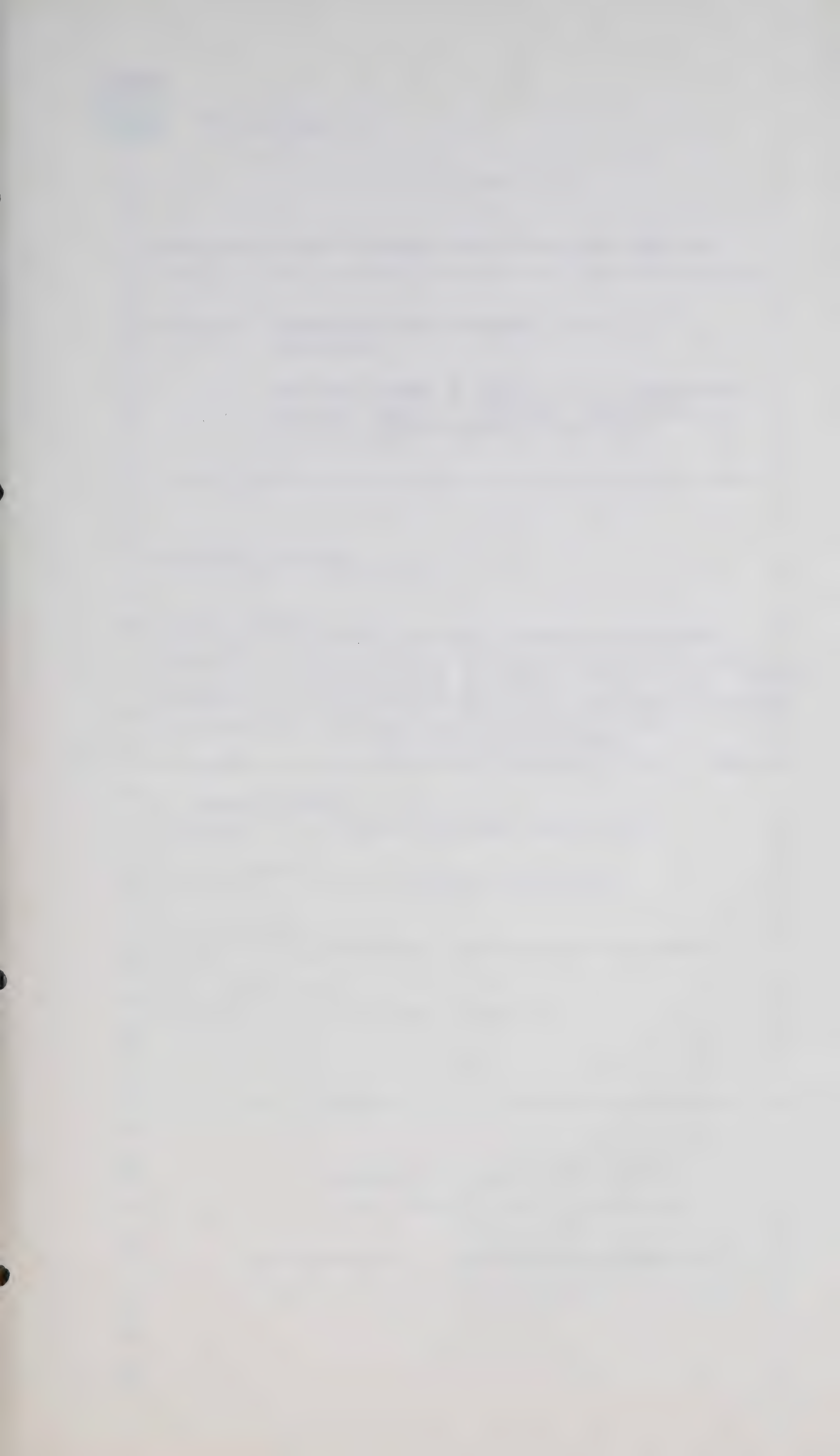
OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383











ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

M e J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du ministère des Transports:

VOLUME 77 - Page 3,782 à 3,895

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 10 OCTOBRE 1963.





I N D E X

SEANCE DU 10 OCTOBRE 1963.





CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Le dixième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JEAN-REAL CARDIN -
INTERROGATOIRE EN CHEF CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Cardin, lors de l'ajournement hier soir, nous avions abordé le tableau 1 B apparaissant à la page 61 du texte français et à la page 60 du texte anglais. Sauriez-vous dire tout d'abord à la Commission si les périodes qui sont couvertes par ces informations statistiques, dans chaque cas, sont les mêmes que celles s'appliquant dans le cas du tableau 1 A?

R Oui, ce sont les mêmes périodes.

Q Pourriez-vous, pour le bénéfice de la Commission, les répéter vis-à-vis chaque groupement?



R Bien, pour Kingston - Cornwall, c'est du quatre (4) juin au trois (3) décembre; pour Cornwall - Montréal, c'est du seize (16) avril au dix (10) décembre; pour Trois-Rivières - Montréal, c'est de la fin de mars au dix-sept (17) décembre; pour Trois-Rivières - Québec, c'est du quatre (4) juin au dix-sept (17) décembre; pour le Bas St-Laurent, c'est du onze (11) juin au dix (10) décembre, et pour le port de Montréal, c'est du deux (2) avril au vingt-quatre (24) décembre.

Q Est-ce que vous auriez quelques remarques générales à faire en regard de l'information contenue dans ce tableau?

R Bien, d'abord, c'est que le temps calculé, si on peut dire, sur une base horaire, a été fractionné selon les différentes phases d'opération.

Vous avez par exemple le temps écoulé entre l'heure d'appel et l'heure officielle du départ, et les autres phases, je n'ai pas besoin de les dire, je pense bien, explicitement, vous les avez devant vous, fractionnées en temps, dans sa totalité, en différentes phases, selon le questionnaire qui a été déposé hier.

Q Maintenant, les informations contenues sur ce tableau sont extraites des formules déposées hier devant cette Commission?

R C'est ça.

Q Maintenant, est-ce que vous auriez des commentaires à faire en regard de la validité, l'importance à attacher à l'information contenue dans ce tableau?





R Bien, ce tableau, évidemment, a été fait selon la méthode que j'ai indiquée hier, en gros, du point de vue de l'échantillonnage, je pense bien que c'est quelque chose de valide quant à la méthode qui a été suivie pour adresser les questionnaires, etc.

Maintenant, comme j'ai dit, il y a toujours peut-être une certaine part de subjectivité dans l'appréciation de certains facteurs, mais de toute façon, je crois que c'est très indicatif de la situation générale, sauf qu'il faut dire un petit peu à l'encontre de ce que je viens de dire, que le tableau peut être trompeur dans une certaine mesure pour l'observateur qui ne fait que le regarder et le considère ..... parce que, somme toute, les chiffres qu'on a là ne sont que des moyennes qui tendent à donner une idée assez égalisée des conditions de travail. On dit, globalement: Ils ont pris sept heures et dix-neuf, dans tel district, entre l'heure d'appel et l'heure officielle, - ça, ça semble assez simple et puis tout est ainsi comme ça.

Donc, ces chiffres-là sont en somme des chiffres qui égalisent ou qui tendent à minimiser, je dirais, l'irrégularité réelle qui existe dans la fonction même de pilote, dans le comportement des heures de travail, si vous voulez.

Parce que ce sont des moyennes qui ont été établies sur des bases d'abord individuelles hebdomadaires, collectives hebdomadaires, et finalement moyennes pour tout un nombre de samaines, pour tout un



nombre de pilotes.

Ce qui fait que ce sont des résultats définitifs qui ne donnent pas, je pense, une idée de ce fait que par exemple, dans certains - à certains jours, le nombre global d'heures peut être pris dans une période donnée, ou dans des circonstances données qui sont arrivées toutes à la fois, si je puis dire.

C'est assez difficile à expliquer, mais en somme, ça ne donne pas l'idée d'irrégularité dans la prestation des services.

Je pense que c'est réellement utile pour fins personnelles au sujet des chiffres qui sont là, par exemple, on dit: "Le temps écoulé entre l'heure officielle du départ et l'heure d'arrivée à la station, c'est: 37.46, mais là, toutes les circonstances physiques et autres dans lesquelles il a accompli localement des heures, dans un certain cas, et l'éparpillement dans l'autre, on n'en tient pas compte dans ce chiffre-là; ça ne dit pas ce qu'il y a en-dessous.

Q En somme, si je comprends bien, c'est que cette moyenne que vous obtenez ne tient compte ni du caractère cyclique de la fonction, qui pourrait survenir dans une semaine, à l'intérieur même d'une semaine, ou encore à l'intérieur d'une même saison?

R Oui, exactement, parce que, vous voyez, c'est pour une saison entière, un nombre de semaines.



1
2 Donc, le chiffre qu'il y a là peut,
3 à première vue, sembler vouloir dire - en sorte répartit
4 absolument régulièrement l'heure de chaque semaine,
5 alors qu'il peut y avoir des périodes de pointe ou ç'a
6 été concentré, et où l'écart a été supérieur, et d'autres
7 périodes où l'écart est plus éparpillé.
8 Certainement que ce chiffre-là tend
9 à être égalisant des conditions.
10 Q Je note que vous n'avez que trois
11 informations en regard du port de Montréal, sur le
12 tableau 1 B. Est-ce que vous auriez quelqu'explication
13 à donner à ce sujet, et je note que nous avons déposé
14 une pièce hier qui était un peu différente?
15 R Oui, bien, là-dessus, à propos
16 de l'information, j'ai peut-être une certaine rectifi-
17 cation à apporter à l'affirmation que j'ai faite hier,
18 c'est-à-dire, pas à l'affirmation comme telle - j'ai
19 dit que le questionnaire avait été fonctionnel, étant
20 donné le petit nombre dans le port de Montréal, le petit
21 nombre de l'univers statistique, eh bien, qu'on avait
22 pris l'ensemble comme échantillon. Maintenant, ça c'est
23 vrai que ç'a été fait, mais les réponses au questionnaire
24 n'ont été que de deux pilotes qui ont répondu pour l'année
25 complète; et d'autres n'ont répondu que pour des pério-
26 des allant du deux (2) avril au trente et un (31) octo-
27 bre, du cinq (5) avril au onze (11) août, etc., ce qui
28 fait qu'en somme, le pourcentage de réponse est plus
29 faible que mon affirmation d'hier aurait pu le laisser
30 entendre, mais tout de même, selon la méthode employée,



1
2 ça tient toujours que les questionnaires ont été envoyés
3 à tous, et qu'on n'a pas choisi un échantillon pour
4 l'envoi même du questionnaire.
5 Q Maintenant, est-ce que le fait que
6 le nombre de représentants dans un groupe aussi restreint
7 aurait tendance à diminuer la validité des informations
8 obtenues, par ailleurs?
9 R Le nombre du peu de répondants?
10 Q Le petit nombre de répondants, deux
11 sur 16 qui répondent pour toute l'année, ce qui vous
12 donne un pourcentage de un sur huit?
13 R Oui.
14 Q Est-ce que ç'a tendance à, je ne
15 dirais pas: A invalider, mais à diminuer la valeur des
16 informations obtenues en rapport avec ce groupe en
17 particulier?
18 R .....
19 Q Dans ce sens que vous avez un choix
20 - vous avez comme répondant dans ce petit univers
21 statistique une proportion, disons, de quinze pour cent
22 (15%); est-ce que la marge d'erreur est susceptible
23 d'être plus grande que si vous aviez quinze pour cent
24 (15%) sur mille?
25 R Je ne suis pas statisticien de
26 métier, mais je pense que je peux dire ceci, je crois
27 que c'est vrai, c'est que d'abord, le pourcentage
28 dont vous faites mention est certainement valide en
29 tant que tel, parce qu'il y a des échantillons beau-
30 coup moins que ça, et à mesure que les nombres originaux



augmentent, les totaux augmentent.

Maintenant, dans un cas comme celui-ci, je pense bien que sûrement il faut considérer les résultats avec un peu plus de caution que si on avait un plus grand nombre; ça va de soi.

Q Maintenant, je note que ce tableau a été confectionné en termes d'heures hebdomadaires de travail, et ne contient aucune référence au nombre de voyages accomplis durant une semaine ou une autre semaine, et je crois que hier, vous avez donné les explications des motifs qui vous ont amené à préparer quand même - à utiliser quand même un tel tableau dans ce chapitre en particulier.

Je crois que vous répondez ceci, au paragraphe156, alors que vous dites: "Une telle démarche nous semble nécessaire à l'occasion de la présente enquête, afin de faire justice de certaines opinions à ce sujet et de permettre certaines comparaisons intéressantes avec d'autres secteurs d'activités et d'autres occupations."

Et plus loin, dans les paragraphes suivants, vous apportez des restrictions quant à l'application d'une telle règle quand même, l'heure de travail pour le professionnel ou l'entrepreneur. Maintenant, est-ce que vous auriez certaines observations ou certains points sur lesquels vous aimeriez attirer notre attention en particulier en rapport avec ce tableau 1 B? Je vois qu'aux paragraphes 162 et 163, vous avez



1
2 déjà mentionné certains faits?
3 R Oui, bien, si on interprète les
4 résultats du tableau 1 B, on constate des différences
5 assez fortes de temps..... des différences de temps
6 assez fortes existant pour chacune des corporations com-
7 prises dans l'enquête, entre le temps effectif du tra-
8 jet, c'est-à-dire du débarquement en dehors du navire
9 et puis l'arrivée à la station, et celui qui est requis
10 du pilote pour accomplir le cycle complet de son tra-
11 vail, c'est-à-dire, à partir de chez lui, le domicile,
12 et retour, etc.
13 C'est pour ça d'ailleurs que ç'a
14 été fractionné en ces différentes phases-là pour
15 qu'on voit bien les différences assez considérables
16 qu'il existe entre ce que l'on pourrait être tenté de
17 prendre pour compiler le temps, à un moment donné.
18
19 Je pense que d'une façon générale,
20 - je ne sais pas si je devrais aller dans le détail,
21 faire toute l'analyse de ça - c'est qu'on a, en
22 somme, tout au long du tableau, à partir du premier pa-
23 ragraphe, le temps écoulé entre l'heure d'appel et
24 l'heure officielle du départ, on a fractionné ça en
25 différentes portions, et les moyennes tendent à
26 s'additionner les unes aux autres pour arriver finale-
27 ment à un nombre d'heures X par semaine totales, selon
28 toutes les phases qu'on peut considérer dans le cycle
29 de travail du pilote.
30 Ainsi, par exemple, le paragraphe 5



1
2 Temps écoulé entre l'heure officielle du départ et
3 l'heure d'arrivée à la station, c'est, en quelque sorte,
4 2, 3 et 4 qui sont inclus là-dedans, parce que ç'a été
5 fractionné entre l'heure d'appel et l'heure officielle
6 du départ, l'heure officielle et l'heure réelle du
7 départ, ensuite, temps effectif du trajet entre l'heure
8 du départ et l'heure d'arrivée du navire à la station,
9 donc, ce sont trois phases qui sont représentées, en
10 quelque sorte, dans le paragraphe 5.
11 Maintenant, j'ai fait remarquer,
12 je pense, ailleurs, au paragraphe 165, que si on ajoute
13 toutes ces différentes phases les unes aux autres pour
14 comprendre, par exemple, non seulement le trajet
15 effectif, mais aussi l'heure réelle et même l'heure offi-
16 cielle du départ, ensuite le temps voulu pour certains
17 ajustements, etc., et en plus, le temps d'aller et de
18 retour, domicile-station, station-domicile, et le temps
19 en attente sur une station au départ du domicile, toutes
20 ces différentes phases que vous voyez d'ailleurs là,
21 je ne veux pas les répéter, eh bien, ça donne, si on
22 compile tout ça en semaines de travail, avec les restric-
23 tions que j'ai formulées hier d'ailleurs, qui peut monter,
24 dans certains cas - c'est arrivé à 80.31 heures, pour
25 Trois-Rivières - Montréal, Québec - Trois-Rivières, 90.06
26 heures minutes, évidemment, ça semble extrême, mais il
27 faut bien dire que c'est tout de même tout du temps qui
28 est pris pour l'accomplissement de la tâche, qu'on le
29 veuille ou non.
30



Evidemment, ce n'est pas en tâche effective seule, mais c'est le temps qui a été pris et qui est consacré nécessairement à l'accomplissement total de la tâche.

Maintenant, j'ai tout de même ramené ça, par une autre mesure, à quelque chose d'un peu moins fort, mais qui donne tout de même encore une idée assez ..... et celle-là, je crois qu'elle est très exacte, par ailleurs, assez exacte du temps réel de travail, c'est le numéro 7, c'est-à-dire, le septième paragraphe: Temps écoulé - non, c'est le paragraphe 8: Temps écoulé entre l'heure officielle du départ et l'heure d'arrivée à la station après débarquement, plus le temps pour le déplacement ou la régulation des compacts - ça, ç'a été dedans parce que c'est là - plus la durée du transport.

En somme, là, ici, je pense qu'on a une mesure assez juste du temps réellement consacré par le pilote dans son travail. Ca donne, pour les différents districts, les chiffres que vous voyez là.

Q Et c'est ceci, d'ailleurs, je pense, que vous mentionnez au paragraphe 169 lorsque vous dites: "La mesure la plus juste consiste donc à calculer le temps écoulé entre l'heure officielle du départ et l'heure d'arrivée à la station après débarquement, plus le temps requis pour la régulation des compacts ou les déplacements de navires, auquel doit s'ajouter le temps en transport à l'aller et au retour au domicile," - je



m'excuse, je pense que je viens de vous citer le paragraphe 169...

R Oui, c'est ce que je disais tout à l'heure. En somme, ce chiffre de 90.06, par exemple, quoiqu'assez fort, à mon avis, c'est celui qui serait peut-être le plus juste dans l'appréciation globale et totale du temps requis pour accomplir la tâche.

Maintenant, j'ai dit au paragraphe 170, ici, et je peux peut-être prendre la liberté de le lire... ?

Q Oui.

R "Mais, même en ne tenant pas compte de l'attente en dehors du domicile et ne considérant que le temps strictement compris entre le départ officiel du navire et l'arrivée à la station après débarquement, évidemment, ceux des déplacements du navire et du transport aller et retour, comme je l'ai dit, allant de 35.31 heures minutes dans le cas de Trois-Rivières - Montréal et 44.02 heures minutes dans le cas de Montréal - Cornwall."

Ca, je pense bien que ces deux paragraphes-là, en somme, indiquent assez bien ce qu'on peut utiliser pour faire la comparaison valide du temps requis pour accomplir la tâche.

J'ai tenu à les faire ressortir tous les deux.

Q Et je vois que subséquemment, dans





1
2 un chapitre, vous produisez certains tableaux, en parti-
3 culier aux pages 67 du texte français et 64 du texte
4 anglais, vous produisez un tableau intitulé: "Tableau
5 2, heures hebdomadaires normales de travail dans l'indus-
6 trie manufacturière au Canada, mai mil neuf cent soixante
7 (1960)."

8 Pourriez-vous nous indiquer l'objet
9 de ce tableau et à quelles fins il peut servir en rapport
10 avec le tableau I B déjà analysé et produit?

11 R Bien, d'abord, la source, vous l'avez
12 au bas: C'est les enquêtes sur les conditions de travail
13 fait par la division de recherches économiques du minis-
14 tère du Travail d'Ottawa.
15
16 Mais, cependant, pour avoir une
17 certaine mesure de compraison avec les moyennes officielles
18 d'heuresde travail dans les différents secteurs indus-
19 triels ou commerçiaux au Canada, vous avez une section
20 pour les employés hors-bureaux, qui sont en somme ce
21 qu'on appelle les "blue collars", les travailleurs
22 industriels comme tels, et vous avez dans la deuxième
23 section les employés de bureaux, les "white collars",
24 et ici, vous avez les proportions officielles, c'est
25 simplement tiré de cette publication-là , ç'a été
26 reproduit ici: 40 heures et moins, vous avez 70% des
27 travailleurs manuels hors bureau, 70% dans la généralité
28 des secteurs industriels du Canada qui travaillent 40
29 heures et moins par semaine; et ensuite, les proportions
30 sont à l'avenant, selon les autres catégories d'heures de



travail, les autres nombres d'heures de travail par semaine, par exemple, entre 40 et 44, 44 et 45, etc.

Et puis, si vous notez que 90% de ces travailleurs-là ont la semaine de 5 jours, et dans le cas des employés de bureau, eh bien, 27% ont une semaine de moins de 37 heures et demie par semaine; 42% ont 37 heures et demie par semaine de travail, et, ceci, c'est fixe, c'est négocié, c'est obtenu, et la presque totalité de ces employés de bureau ont la semaine de cinq jours, évidemment, et quelques fois moins.

C'est pour montrer tout de même que dans les secteurs traditionnels, comme les secteurs d'employés manuels où la semaine tout de même a tendance à être relativement longue par rapport au secteur, je dirais, professionnels,salariés, eh bien, les heures de travail hebdomaires sont très comparables avec l'analyse qu'on a faite au tableau 1 B des heures que les pilotes peuvent accomplir d'après l'étude qui a été faite là-dessus. Je pense que c'est bon de faire cette comparaison là pour fins d'éclairage, dans la discussion.

Q Et vous produisez ensuite un tableau à la page 69 du texte français et 66 du texte anglais intitulé "Tableau 3, heures hebdomadaires moyennes de travail au Canada et au Québec de mil neuf cent quarante-cinq (1945), mil neuf cent soixante et un (1961), secteur manufacturier."

Encore là, pourriez-vous nous expliquer l'objet de ce tableau?



R Bien, l'objet de ce tableau, c'est de montrer la diminution progressive des heures hebdomadaires de travail dans le secteur manufacturier, qui est en somme le grand secteur statistique du Canada et du Québec en particulier.

Pour les années mil neuf cent quarante-cinq (1945) à mil neuf cent soixante et un (1961), on voit que pour l'ensemble du pays, la semaine est passée de 44.1 heures en mil neuf cent quarante-cinq (1945), la semaine de travail, et elle est rendue à 40.6, en moyenne, en mil neuf cent soixante et un (1961).

Pour le Québec, eh bien, le mouvement a été exactement dans le même sens: On est parti de 45.8 en mil neuf cent quarante-cinq (1945), et on est descendu à 41.5.

Ca, c'est des chiffres pris dans la "review of man-hours and hourly earnings, 1945, 61 du bureau fédéral de la statistique."

Q Pourriez-vous nous dire quelles relations existent entre ces tableaux 2 et 3 que vous avez mentionnés, et les statistiques concernant le pilotage que vous avez produites, et quel intérêt ce tableau offre en rapport avec les statistiques de pilotage?

R Bien, c'est que, comme j'ai dit, du point de vue comparaison, je crois que ces deux tableaux, le tableau 2 qui nous donne la situation aussi actuelle que possible dans ces secteurs-là, et le tableau 3 qui lui indique la diminution progressive des heures



de travail, ceci nous offre un élément de comparaison, à mon sens, qu'il est intéressant de noter.

Après que nous avons compilé, à l'aide du questionnaire, les statistiques sur les moyennes hebdomadaires d'heures consacrées au pilotage, avec toutes les restrictions premières que j'ai faites, évidemment, mais tout de même, je crois qu'il est intéressant de noter que dans l'ensemble des secteurs de salariés ou autres au Canada, nous avons assisté, depuis quinze ans, à une diminution progressive des heures de travail, et que par ailleurs, comme on l'a déjà vu dans d'autres tableaux, nous avons assisté à une progression constante dans les revenus, ce qui fait qu'en somme, le salaire réel de toutes ces classes-là se trouve à avoir été augmenté d'autant; et en plus, bien, ça fournit un échantillon de comparaison avec les nombres d'heures qu'on donne pour les périodes, et on peut voir que tout de même, si on va dans le calcul des heures, eh bien, ça veut dire quelque chose et ça se compare assez avantageusement.

Q Est-ce qu'on ne pourrait pas tirer une objection du fait que ces heures moyennes sont réparties sur toute une année, alors que les heures données pour les pilotes s'étendent sur un certain nombre de semaines de l'année durant lesquelles la saison de navigation est active, et en ce sens que durant une partie de l'hiver au moins, dans la plupart des circonscriptions de pilotage sur le St-Laurent, la navigation est arrêtée?





1
2 R Ah, évidemment, on peut toujours
3 faire état de cette objection-là mais je crois qu'au
4 fur et à mesure que la saison de navigation s'allonge,
5 et puis même, en les prenant à un point X dans l'état
6 statique, si vous voulez, prolongation de la saison, il
7 ne faut pas oublier que dans les secteurs que j'ai men-
8 tionnés aux tableaux 2 et 3, vous aurez même une hausse
9 mensuelle; aussi, vous avez eu une tendance considérable,
10 depuis quinze ams, à voir augmenter les vacances annuelles,
11 les congés statutaires et toute une foule de choses, ce
12 qui fait que, par exemple, dans le cas des fonctionnaires
13 fédéraux, - je ne voudrais pas avançer de chiffres
14 parce que je ne les ai pas avec moi, mais je sais que si
15 on enlève tous les congés statutaires, les périodes de
16 vacances, les fêtes chômées, etc., il y a un certain
17 nombre de mois qui passent, en somme, inactifs, ce qui
18 fait que ça équivaut peut-être à une saison morte de
19 navigation, et vous avez la répétition de ceci dans
20 certains autres secteurs, aussi.
21 Je pense que cette objection-là ne
22 doit pas tenir outre mesure là-dessus.
23
24 Il faut dire aussi que ces périodes
25 de vacances ou de congés sont rémunérés dans les autres
26 cas.
27 Q Maintenant, je note qu'au paragraphe
28 164, vous avez porté au bas de la page une note qui
29 déclare: "Il est intéressant de noter que les pilotes
30 d'avion canadiens ont une limite maximum de 85 heures par



mois comme tant de vols effectifs, soit un maximum de 19.63 heures par semaine.

LE PRESIDENT:
Ici, il faudrait bien s'entendre sur le mot "pilote" qui n'est pas pris dans le même sens du tout. Ici, le pilote, en réalité, c'est le capitaine d'un avion qui part à des heures régulières.

Alors, je fais la remarque justement pour que ça entre dans la transcription des notes, parce qu'il n'y a pas de comparaison, à mon point de vue, entre un pilote d'aviation et un pilote de navire. Le pilote de navire, il ne sait pas quand il va être demandé, tandis que le pilote d'avion a une cédule faite d'avance, et il est limité à ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je pense même que pour l'avion...

LE PRESIDENT:
C'est à cause de la confusion des termes. Il y a aussi confusion des termes qu'on emploie dans deux sens différents. C'est pour ça, parce que





1
2 ça me passe par la tête.
3 Me MARC LALONDE, c.r.,
4 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
5 Merci.
6
7 Q Ici, je vous montre une série de
8 documents intitulés: "Agreement between Trans Canada
9 Air Lines and the Air Line Pilots in the service of
10 Trans Canada Air Lines, as represented by the Canadian
11 Air Line Pilots Association, effective July 1st, 1963."
12 Sauriez-vous me dire si c'est un
13 document duquel vous avez tiré l'information mentionnée
14 au bas de la page 64, et si oui...
15 R Oui.
16 Q ... voulez-vous retraçer dans ce
17 document la référence appropriée?
18 R Il s'agit, je crois, de la section
19 17 intitulée "Hours of service," à la page 18, au para-
20 graphe A on dit: "85 hours of flying shall constitute
21 the monthly maximum for the pilot."
22 Q Je désirerais déposer, Votre Sei-
23 gneurie, ce document auquel est annexé un autre docu-
24 ment intitulé: "Pay tables related to the pilots
25 agreement July 1st 1963 - September 30th, 1965, cove-
26 ring captain, first officer and second officer hourly
27 rates and potential monthly earnings," et un troisième
28 document annexé à ce document antérieur, intitulé:
29 "Memorandum of understanding between Trans Canada Air
30 Lines and the Canadian Air Line Pilots' Association,





1
2 covering modification to section 19 (sick leave) as
3 affected by membership in the pilots mutual aid plan."
4 Je voudrais déposer ces documents
5 en liasse sous la cote 768.
6
7 Q Est-ce que vous avez eu l'occasion,
8 en examinant ce document, de savoir si les pilotes
9 d'avion étaient strictement à salaire?
10 R Ils ne sont pas strictement à
11 salaire; je pense qu'ils ont tout un échelonnement
12 de rémunératinn; ils ont ce qu'on appelle le "basic pay"
13 qui est tant par mois, qui est mensuel, et ces montants-
14 là varient selon la classe dans laquelle le pilote
15 se trouve, si les capitaines ou..... capitaines de
16 réserve, "reserve captain", des choses comme ça; et
17 ensuite de ça, ils ont une rémunération aux heures de
18 vol, "hourly pay"; ils ont aussi une rémunération
19 selon l'importance de l'avion piloté, ce qu'ils appellent
20 "gross weight pay". Enfin, je ne pourrais dire plus,
21 mais je sais qu'ils ont un échelonnement.
22 Q Est-ce qu'il y a aussi - savez-vous
23 s'il y a une rémunération aux milles parcourus?
24 R Oui, c'est la quatrième, ça; je
25 crois que c'est quatre crans, ils ont le "mileage pay".
26
27 LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES
28 MINUTES.
29
30 (Transquestionné en anglais par Me
Mahoney).



TRANSQUESTIONNE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Cardin, si j'ai bien compris votre témoignage, les indices sont des chiffres relatifs, et peu importe le chiffre réel ou le chiffre absolu, par exemple si l'on suggère qu'une telle somme devrait être incluse dans le revenu brut, peu importe si on l'inclut ou non, l'index de l'indice va être le même?

R Si on est constant dans la compilation des chiffres, l'indice représente simplement la relation des revenus d'une année à l'autre.

Q Maintenant, je constate que vous avez pris le revenu brut des pilotes, tandis que dans vos autres tables, vous vous êtes référé au revenu net annuel?

R Oui.

Q C'est bien ça?

R Oui, c'est ça, oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Quels autres?

Me MAURICE JACQUES, c.r.,
pour la Commission:

Q Je réfère, disons, au tableau 8.

R Oui.

Q Et je crois que vous avez dit hier que la différence entre "revenu brut annuel moyen des



1
2 pilotes" et " revenu net annuel moyen des pilotes"
3 représenterait à peu près 1.5 points sur votre indice?
4 R Bien, c'est-à-dire que ç'a varié,
5 je pense, de mil neuf cent quarante-six (1946) à
6 mil neuf cent soixante (1960), de 1.5 pour frais d'ad-
7 ministration, etc., à environ quatre pour cent (4%)
8 du revenu brut en mil neuf cent soixante (1960).
9 Q 4%, est-ce que ça représenterait
10 4 points dans l'indice?
11 R 4% du revenu?
12 Q Oui.
13 R En chiffres absolus?
14 Q Est-ce que ça représenterait 4 points
15 dans votre indice?
16 R 4%, oui.
17 Q Ca représenterait 4 points?
18 R ..... en partant de 100.
19 LE PRESIDENT:
20 Q Dans l'indice employé dans le
21 tableau?
22 R Dans l'indice employé, oui.
23
24 Me MAURICE JACQUES,
25 pour la Commission:
26 Q Alors, les indices que vous donnez
27 au tableau 8 sont à quatre points près, si on veut par-
28 ler de...
29 R Pour être réduit à 204, 184, quel-
30 que chose comme ça.



Q Vous nous avez aussi dit hier que l'indice des salaires suit l'indice de productivité, règle générale?

R Oui, je pense que sur une longue période, on peut affirmer ceci: Que l'indice des salaires tend à suivre l'indice de productivité. J'ai dit: "Tend à suivre." Il ne le suit pas nécessairement d'une façon absolue, constante tout le temps, parce qu'il peut y avoir, en courtes périodes, des écarts qui peuvent être plus ou moins variables, selon les structures, selon les groupes envisagés, selon les industries concernées, etc.

Mais en longues périodes, l'indice des salaires tend à suivre l'indice de la productivité du travail pour les secteurs concernés.

Q Maintenant, si l'indice du salaire dépasse l'indice de la productivité, qu'est-ce que ça veut dire?

R Là, ça prend un petit peu d'analyse économique. Si l'indice des salaires, en termes nominaux, dépasse l'indice de productivité, ceci peut mener à un état inflationnaire, en somme, c'est-à-dire que les salaires payés donnent plus aux travailleurs que ce qu'il produit réellement, c'est-à-dire, le bien économique, ou finalement le pouvoir d'achat.

C'est pour ça que les hausses de salaires qui sont réclamées lors de négociation de conventions collectives, etc., ou qui sont accordées, ne



1
2 doivent pas dépasser la valeur de l'apport du facteur
3 rémunération, parce que sans ça, ce sont des salaires,
4 ce qu'on appelle inflationnaire, c'est- à-dire qu'il y
5 a plus d'argent à ces gens-là qu'il ne devrait en avoir,
6 étant donné la valeur de ce qu'ils ont produit, écono-
7 miquement.
8 Q Si je comprends bien, le salaire a
9 augmenté plus rapidement que la productivité?
10 R Le salaire a augmenté plus rapide-
11 ment que la productivité?
12 Q Oui, si l'indice du salaire est en
13 avant de l'indice de la productivité?
14 R Si l'indice du salaire est en avant
15 de l'indice de la productivité du groupe concerné, oui.
16 Q Du groupe concerné, oui, toujours,
17 je me réfère toujours à l'intérieur du même groupe,
18 évidemment?
19 R Oui.
20 Q Ces indices qui sont computés dans
21 votre travail, est-ce qu'on peut les comparer l'un à
22 l'autre?
23 R .....
24 Q Voulez-vous vous référer au tableau
25 8, s'il vous plaît, colonne "pilotes du St-Laurent
26 Central, et colonne: pilotes Bas St-Laurent"?
27 R Oui.
28 Q L'indice de mil neuf cent quarante-
29 six (1946) était de 65.1. L'indice de mil neuf cent
30 soixante (1960), pour les mêmes pilotes du St-Laurent



Central était 188.8?

R Oui.

Q Par conséquent, augmentation de l'indice, ou différence entre les deux de 123.7?

R .....

Q Vous suivez?

R Oui.

Q Si je suis le même processus pour les pilotes du Bas St-Laurent, j'arrive avec une différence de 182.2 dans les indices?

R Oui.

Q Maintenant, voulez-vous tourner au tableau 10, tableau qui comporte les indices de productivité?

R Oui.

Q Si je me limite de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante (1960), c'est-à-dire les périodes mentionnées au tableau 8, et si je fais la différence entre l'indice de mil neuf cent quarante-six (1946) et celui de mil neuf cent soixante (1960), j'arrive avec une différence de 100.3 dans l'indice de productivité des pilotes de Montréal - Québec, tandis que l'indice des salaires de ces pilotes, la différence entre les deux est de 123.7.

Est-ce que ça indiquerait une poussée inflationnaire des gains des pilotes?

R Pas nécessairement, parce que là, évidemment, écoutez, lorsqu'on parle de poussée inflationnaire due au fait que le salaire dépasse la produc-



1
2 tivité, ça, c'est un terme global qui s'applique à toute
3 l'économie, parce qu'à un moment donné, vous avez des
4 salaires ou des revenus qui étaient très faibles à une
5 époque donnée, à uneannée donnée, et qui peuvent avoir
6 été, entre temps, rajustés, ce qui fait que la différence
7 entre la première année et la dernière année peut éven-
8 tuellement être plus forte que celle, par exemple,
9 d'un indice comme celui de la productivité, mais ça
10 ne signifie pas nécessairement que c'est de l'inflation,
11 parce qu'on peut être parti d'un point où le revenu, où
12 le salaire était de beaucoup en arrière sur la produc-
13 tivité, à un moment donné, donc, ça peut avoir causé
14 plus de biens. C'est comme pour le total de l'économie,
15 en somme...
16 Q Un instant...
17 Me MARC LALONDE, c.r.,
18 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
19 Excusez, je demanderais, Votre Sei-
20 gneurie, que le témoin finisse ce
21 qu'il a commencé à dire.
22
23 Me MAURICE JACQUES,
24 pour la Commission:
25 Q Continuez.
26 R Bon, je disais que c'était comme
27 par exemple pour l'ensemble de l'économie, on sait d'abord
28 que l'indice - pas l'indice, mais l'apport salarial,
29 l'apport des revenus de salaires dans l'économie, a
30 progressé considérablement depuis une quinzaine d'années,



et ce qui fait que les salaires - je crois pouvoir dire ceci sans me tromper - l'apport salarial dans l'économie, parce que le revenu national est divisé entre différentes catégories: L'apport des investissements, l'apport des salaires - vous avez différents facteurs économiques qui sont compris dans le revenu national, et puis, l'apport salarial a augmenté beaucoup plus en proportion que celle des autres, et ceci ne signifie pas nécessairement qu'il y a eu inflation due aux salaires; c'est que peut-être tout simplement, à l'origine de la période, les salaires ou les revenus de ces catégories, de ces gens-là étaient tellement inférieurs à la productivité réelle qu'ils fournissaient à l'économie, qu'ils ont pu augmenter leure revenus en termes réels durant cette période-là sans qu'il y ait de poussée inflationnaire, et augmenter cet apport-là dans une plus grande proportion que les autres.

Q Maintenant, si on prend comme base mil neuf cent quarante-huit (1948), et que l'on admette que le salaire, ou plutôt, je m'excuse, le gain des pilotes à ce moment-là était proportionné à leur productivité, était un gain adéquat - je ne leprétends pas, mais je vous demande de supposer qu'en mil neuf cent quarante-huit (1948) le gain des pilotes était adéquat, qu'est-ce qu'indiquerait le décalage entre les deux indices, surtout le fait que l'indice du revenu dépasse celui de la productivité?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Je crois, Votre Seigneurie, ici, je pense que mon confrère a mal dit les faits; si on prend mil neuf cent quarante-huit (1948) comme base, comme il vient de le dire, c'est-à-dire 100 sur le tableau 8, et si on prend mil neuf cent quarante-huit (1948) au tableau 10, aussi 100, on compare mil neuf cent quarante-huit (1948) avec mil neuf cent soixante-deux (1962), ou mil neuf cent soixante (1960) - pardon, mil neuf cent quarante-huit (1948) avec mil neuf cent soixante (1960), dans chaque cas, je ne crois pas qu'il est juste de dire que l'indice de productivité est inférieur à l'indice salaire.

On part de mil neuf cent quarante-huit (1948) à mil neuf cent soixante (1960), pour les pilotes du Bas St-Laurent, on a de 100 à 208.2, ce qui fait 108.2 de différence, alors que pour Québec - Escoumains, la différence est de 100 à 257.9, ce qui est 157.9; à moins que j'aie mal interprété, il n'a pas dit correctement la situation.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:



Q Voici, je n'en suis pas tellement sur l'exactitude des chiffres comme sur le principe; si vous voulez, je vais modifier ma question: Prenant mil neuf cent quarante-six (1946) comme représentant le revenu du pilote proportionné à sa productivité...

R Là, vous faites ce qu'on appelle en anglais "an assumption"?

Q Oui.

R Une supposition théorique?

Q Oui. Je ne prétends pas, comme j'ai dit, que le salaire de mil neuf cent quarante-six (1946) était adéquat. Alors, qu'est-ce que le décalage des indices signifierait?

R Le décalage des indices signifierait simplement qu'en termes réels, l'apport ou le revenu de la catégorie d'employés concernés a augmenté par rapport à la première année concernée dans la période.

Maintenant, j'hésite à dire que ça serait inflationnaire, ça, parce que, justement, là, on peut faire la supposition qu'à un moment donné une catégorie de travailleurs a reçu en rémunération exactement ce que sa productivité commandait. On peut théoriquement supposer ça, dans une hypothèse purement théorique, s'ils reçoivent plus en argent au cours de la période qu'ils ne fournissent réellement d'apport économique, eh bien là, ça devient un facteur inflationnaire, à un moment donné, ça peut devenir un facteur inflationnaire.





1
2 Je voulais faire remarquer aussi que
3 l'indice de productivité moyenne pour la région de Mont-
4 réal - Québec a augmenté de 146.4 entre mil neuf cent
5 quarante-six (1946) et mil neuf cent soixante-deux
6 (1962).
7 Q Je me réfère à mil neuf cent soixante
8 (1960) parce que votre tableau 8 ne va pas jusqu'à mil
9 neuf cent soixante-deux (1962)?
10 R Ah bon.
11 LE PRESIDENT:
12 Je dois faire remarquer ici que
13 monsieur Jacques est parti de mil
14 neuf cent quarante-six (1946) alors
15 que monsieur Lalonde est parti de
16 mil neuf cent quarante-huit (1948),
17 et la différence dans les chiffres,
18 c'est que le décalage, la différence
19 en tre mil neuf cent quarante-six
20 (1946) et mil neuf cent quarante-huit
21 (1948) pour le tableau 8 est de 35,
22 alors que la même différence sur le
23 tableau 10 n'est que de 6.
24
25 Alors, c'est de là que vient la
26 différence entre les chiffres de
27 monsieur Lalonde et les chiffres de
28 monsieur Jacques.
29 Me MAURICE JACQUES,
30 pour la Commission:



Je m'excuse, Votre Seigneurie, mon confrère avait parfaitement raison lorsqu'il s'est objecté, j'ai référé à mil neuf cent quarante-huit (1948) parce que c'était 100, mais en fait, la question a été changée, et la réponse n'est pas affectée.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Et je pense que justement ça démontre aussi le problème de "l'assumption", comme on l'a appelé en anglais, de la correspondance, si vous voulez, de la productivité au salaire, présomption fortement tirée par les cheveux, étant donné le saut de plus de trente points en deux ans, ce qui laisse entendre qu'il y a eu une demande comprimée durant un certain nombre d'années, et qu'après la guerre, il y a eu un relâchement.

LE PRESIDENT:

Q Monsieur Cardin, on fait une comparaison avec certains professionnels, mais surtout avec des salariés. Evidemment, toute comparaison est boiteuse, et quand on regarde le statut des pilotes, la condition des pilotes, l'on voit à quel point c'est différent des salariés. Je me demandais si vous ne pourriez pas nous



nommer quelques professions qui s'apparentent, ou quelques fonctions qui s'apparentent le plus au pilotage? J'ai essayé d'en trouver moi-même?

R Parmi les professions de salairés....

Q Il y a quelque chose d'urgence, salariés ou autres, artisans ou professionnels, il y a un facteur urgence qui doit être immédiatement - dont on doit tenir compte immédiatement. Ca ne peut pas attendre deux ou trois jours, il faut que ça se fasse tout de suite.

Par ailleurs, ce n'est pas une profession complètement libre au point de vue revenu parce qu'il y a un tarif de fixé.

Je trouvais, par exemple, qu'il pouvait y avoir un peu le cas du médecin...

R C'est l'exemple que j'allais donner, parce que lorsqu'il y a un appel de fait, qui peut se faire à un médecin de médecine générale, qui peut se faire à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, qui représente l'urgence d'y aller tout de suite.

Quelle autre comparaison - quelle profession pourrait-on comparer? Il y en a sûrement.

Q J'allais penser peut-être aussi aux équipes d'urgence, comme les compagnies d'électricité et de téléphone.

R C'est sûr qu'il y a une comparaison à faire là, parce qu'ils sont, ce qu'on appelle "on the



spot 24 hours a day", aussi, il y a toute une catégorie de travailleurs industriels dans les différentes compagnies qui sont rémunérés, non pas à l'heure, mais à la semaine ou au mois, parce que, justement ils sont sur ce qu'on appelle "la maintenance" ou l'entretien, et ils peuvent avoir à être appelés un peu n'importe quand; on leur demande leur semaine normale de travail, et ils ne peuvent pas le dire, ils ne sont pas payés à l'heure, ils ne sont pas astreints à faire X heures par semaine, fixes, parce qu'ils sont "on call," ils peuvent être dérangés à huit heures du soir, minuit si quelque chose, une panne d'électricité suvient, n'importe quoi. Il y a ces catégories de travailleurs qui pourraient, je crois, dans une certaine mesure, être assimilés un peu au travail de pilotes quant à ça.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Cardin, au cours de vos études, ou encore pour les fins de la préparation du travail que vous avez entrepris, est-ce que vous avez fait certaines études de l'exploitation maritime et de son économie ou de son rôle dans la conjoncture économique?

R Je ne voudrais pas surfaire ce que j'ai fait comme études précises sur le secteur en question, mais au cours de la préparation du mémoire, il y a eu des contacts fréquents avec des personnes intéressées; nous nous sommes familiarisés autant que possible avec certainesétudes antérieures, certains mémoiresqui



avaient déjà été produits, certaines études antérieures qui avaient été faites, et ensuite en fouillant aussi les publications de statistiques, par exemple les "shipping reports" de Ottawa, avec toutes les explications qu'ils donnent au début de ces rapports-là, comme vous savez, les premières pages donnent toute une série de définitions, d'explications des termes qui vont venir; eh bien, là, on peut avoir tout de même une certaine vue globale de la chose, qui aide assez considérablement.

Je pense qu'avec cette préparation-là, les conversations, les lectures de rapports, de statistiques, définitions, etc.; ensuite, rapport annuel du port de Montréal et des activités, etc., eh bien, c'est le genre de connaissances que j'en ai.

Q Quand vous dites que vous avez consulté les personnes intéressées, j'imagine que vous voulez référer aux pilotes et à leurs conseillers?

R Oui monsieur.

Q Avez-vous consulté quelqu'armateurs ou associations d'armateurs intéressés dans l'exploitation maritime?

R Non.

Q Avez-vous lu quelqu'auteurs traitant de l'exploitation maritime et de ses modalités?

R Avez-vous vu...?

Q Avez-vous lu quelqu'auteurs traitant de l'exploitation maritime et de ses modalités?

R Bien, à part ce que je vous ai dit, non.



Q Je voudrais, monsieur Cardin, que vous gardiez devant vous le mémoire, au chapitre 3, paragraphe 140.

R Oui.

Q Vous y dites, à la fin de ce paragraphe 140, que, "contrairement à la plupart des autres professions et à nombre d'occupations rémunérées dans les différents secteurs d'activités, aucun répit n'est accordé aux pilotes depuis son embarquement jusqu'au terme du voyage." Qu'est-ce que vous voulez dire exactement par "répit"?

R J'ai tenté d'expliquer hier, dans l'interrogatoire, tout ce que j'ai voulu dire par là - si le terme vous semble peut-être un peu fort - tout ce que j'ai voulu dire par là, c'est que le pilote était ce qu'on appelle en anglais "on duty" pour tout le temps du voyage, qu'il soit long, qu'il soit court, qu'il soit pénible, qu'il soit agréable, que ce soit quelque bateau que ce soit, quelque navire que ce soit, qu'il n'y avait pas de repos intercalaire de prévu statutairement, par exemple, dans les fonctions ou pendant un certain nombre de minutes, quinze à vingt minutes, enfin, je parle comme ça se fait dans l'industrie, très généralement, on a des périodes de relâche complète, où on peut évidemment se détendre.

Je n'ai pas voulu, loin de là, insinuer, si le terme est fort un peu, je tiens à le corriger ici, que nécessairement le pilote passe son temps à donner



des ordres et à travailler physiquement et a de la misère tout le temps du voyage. Absolument pas.

Mais simplement que c'est un travail qui commande tout de même, ou il est en responsabilité pendant tout le temps, sansinterruption, et ceci est assez important, je pense, d'être mentionné. C'est pour ça que je l'ai fait.

Q Pour résumer votre réponse, on pourrait dire que le pilote n'a pas de repos au sens ordinaire du mot, durant la durée de son acte de travail?

R C'est ça.

Q A cet égard, est-ce que vous plaçez le capitaine comme commandant d'un navire, dans la même situation?

R Je ne saurais tellement vous dire, parce que je suis assez peu familier, tout de même, avec le travail propre du capitaine.

Q Mais croyez-vous qu'il y aurait tout de même similarité entre la situation du commandant d'un navire et celle du pilote pendant l'acte de travail de ce dernier?

R Il est fort possible; il faudrait que j'étudie plus attentivement le détail de la tâche du capitaine.

Q Maintenant, pour poursuivre le mémoire, je vous réfère au paragraphe 141 du texte français, page 54, où vous dites: "Le pilote jouit, sur



1
2 le navire, d'une autorité qui lui est en quelque sorte
3 déléguée par le capitaine, " et plus loin, vous dites
4 qu'il assume dans les faits la responsabilité des
5 opérations?
6 R Oui.
7 Q Voulez-vous nous dire ce que vous
8 entendez par " responsabilité des opérations", en tant
9 que le pilote est concerné?
10 R Bien, en fait, c'est la respon-
11 sabilité au moment où le pilote monte sur le navire
12 et qu'il accomplit sa tâche, là, eh bien, dans les
13 faits, je crois que la responsabilité des manoeuvres,
14 le long du trajet, lui appartiennent en tant que pilote.
15 C'est pour ça qu'il est là, quoi? C'est ça que je veux
16 dire.
17 Q En d'autres termes, vous limitez
18 le sens du mot "opérations" à la manoeuvre du navire?
19 R A la manoeuvre du navire le long
20 de la voie maritime.
21 Q En ce qui regarde toutes les autres
22 opérations qui n'ont pas trait à la manoeuvre, évidem-
23 ment, le pilote, vous allez me concéder, n'a rien à y
24 voir.
25 R Je ne crois pas.
26 Q Toujours dans le même paragraphe,
27 vous nous dites que cet état de choses place le pilote
28 dans une position toujours délicate vis-à-vis l'équipage.
29 Voulez-vous nous dire en quoi la position du pilote
30 est délicate? Et je vous demanderais, pour bien situer



ma question, de vous plaçer sur la passerelle d'un navire pendant la manoeuvre?

R ..... j'ai dit ceci parce que j'avais affirmé..... j'avais dit, avant..... j'avais fait remarquer avant que le pilote jouit sur le navire d'une autorité qui lui est en quelque sorte déléguée par le capitaine, sans que ce dernier abandonne pour autant son commandement," ce qui fait que le pilote, travaillant sur un navire, se trouve à assumer une autorité qui, peut-être de fait dépasse le statut qu'il occupe sur le bateau, parce que le capitaine n'abandonne pas pour autant son commandement. Donc, il pourrait y avoir, éventuellement, j'imagine, conflit, parfois, dans les opérations à faire, dans les manoeuvres à exécuter, ou quelque chose comme ça, et enfin il se trouve à partager, en quelque sorte, une autorité avec l'autre personne, le capitaine, vis-à-vis l'équipage; il y a probablement des problêmes là qui font qu'à un moment donné..... parce que quand on exerce une autorité déléguée, il y a toujours ce problême délicat dans les relations humaines, savoir exactement où se trouve son propre statut, et comment on est considéré par les subalternes ou par les autres dans une équipe de travail, avec qui on travaille, il y a toujours une certaine ambiguité dans le statut, entre ce qu'on fait de l'autorité dont on jouit dans les faits, et celle qu'on détient juridiquement, et ceci peut créer certains conflits assez graves; c'est toute la différence, dans l'industrie, entre ce qu'on appelle les structures formeslles et les structures



spontanées. Il y a des gens qui, à certains niveaux de la hiérarchie, ne sont pas plus hauts que ça, mais dans le fait, à cause de certaines structures, se voient déléguer des pouvoirs effectivement beaucoup plus grands que leur statut ne leur permet, ce qui fait qu'à un moment donné il y a des problèmes assez considérables qui se créent. C'est ce qu'on appelle généralement: Problèmes des relations formelles et informelles, en relations humaines.

Eh bien, dans le cas du pilote, j'imagine qu'il y a une certaine relation assez semblable à certains points là-dedans.

Q Le pilote qui est sur la passerelle et qui décide d'une manoeuvre à faire, aura, je suis sûr que vous le savez, à donner des ordres à l'homme de roue, par exemple lui dire quelle course le navire devra suivre.

N'est-il pas vrai que quand vous parlez de position délicate vis-à-vis l'équipage, la seule position délicate, si elle existe, ne pourrait ici exister qu'entre le pilote et le capitaine qui aura toujours le pouvoir de contremander l'ordre donné par le pilote?

R Vous voulez dire que la position délicate ne s'appliquerait qu'entre le pilote et le capitaine, et non pas avec l'équipage?

Ca, je crois que non, je pense que



peut-être plutôt la délicatesse de la situation se place entre l'équipage et le pilote, et sûrement aussi de l'autre côté, c'est que son statut est entre celui du capitaine et celui..... ce qu'il a à faire vis-à-vis l'équipage, mais seulement, j'imagine des complications possibles, en tout cas, entre pilotes et équipage qui par ailleurs dépend du capitaine et a affaire, dans les faits, aux ordres que le pilote donne le long du trajet.

Q Croyez-vous que dans les circonstances telles que je les ai décrites, il pourrait se soulever un conflit entre le pilote et l'homme de roue, par exemple, à qui le pilote commande de donner la barre à droite?

R C'est possible; je vous avoue que je ne suis pas un technicien du pilotage.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sétnographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.





1 CANADA

2 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

3

4 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président
5 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
6 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

7
8
9
10

11 Le dixième jour d'octobre, l'an
12 mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

13

14 J. REAL CARDIN -
15 TRANSQUESTION CONTINUEE.

16

17 Me JEAN BRISSET, c.r.,
18 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
19 Q Monsieur Cardin, au moment où
20 vous définissiez des conditions de travail des pilotes
21 et que vous vous servez du mot "pilote", dois-je com-
22 prendre que vous vous voulez parler du pilote dans le
23 sens générique ou du pilote en général?
24 R A quelle autre notion référez-
25 vous à part de ça?
26 Q Bien, est-ce que je dois com-
27 prendre que vous vous adressez au pilote du fleuve du
28 St-Laurent?
29 R Non, je parle de la fonction
30 de pilotage comme telle.



1
2 Q En général, tel qu'on le comprend
3 généralement?
4 R Oui, avec référence un peu plus pré-
5 cise, implicitement , vis-à-vis ceux qui pilotent sur
6 le fleuve St-Laurent, précisément.
7 Q En d'autres termes, par exemple, au
8 point de vue d'autorité à bord des navires, placez-vous
9 le pilote du St-Laurent dans la même situation, disons
10 que le pêcheur sur la côte de l'Est qui offre ses ser-
11 vices comme pilote de navire pour l'entrer dans un
12 estuaire?
13 R Non, je veux parler en somme d'un
14 pilote ordinaire qui travaille sur la voie maritime du
15 St-Laurent par exemple; pilote dans ce sens-là.
16 Q D'après vous, le pilote qui est sur
17 la côte Est, la côte de l'Atlantique et qui à l'occa-
18 sion offrirait ses services pour amener le navire au
19 port, pour monter une rivière, n'est pas d'après vous
20 un pilote de la même catégorie que le pilote du St-
21 Laurent?
22 R En fait, je suis assez peu familier
23 avec toutes ces distinctions entre différentes catégories
24 de pilotes, mais je pense bien qu'il y a une situation
25 à envisager et qui se pose entre les deux, sûrement.
26 Q Le pilote dont je parlais, c'est-à-
27 dire le pêcheur qui offre ses services comme pilote dans
28 un port estuaire ou un port où un pilote qui n'a pas
29 la même autorité qu'un pilote du St-Laurent, mais qui
30 place le navire, son navire, au port?





1

2 R Non, je ne saurais dire exactement
3 parce que je ne suis pas assez au courant.
4 Q Maintenant, en ce qui regarde la
5 fonction du capitaine, est-ce que vous considérez le
6 capitaine comme une profession?
7 R Bien, je vous avoue qu'il est évidem-
8 ment bien difficile de répondre comme ça, je ne me suis
9 pas du tout employé à envisager de répondre à de telles
10 questions lorsqu'on m'a demandé - qu'il a été question
11 de rédiger le mémoire.
12 Q Le cosidérez-vous, le pilote, comme
13 entrepreneur?
14 R Là, il faudrait que je me place en
15 position pour commenter du poste de capitaine comme tel.
16 Ca, je ne l'ai pas fait, vous pouvez vous en douter.
17 Q Tout de même, d'après vos connais-
18 sances des fonctions respectives d'un pilote et d'un
19 capitaine d'un navire, y voyez-vous quelque similitude
20 ou quelque différence?
21 R Comme j'ai dit, l'opinion que je
22 pourrais donner est simplement celle d'un profane pour
23 pouvoir comparer qu'il y a en somme une foule de détails
24 dans les fonctions que je n'oserais pas m'aventurer sur
25 cette question-là.
26 Q Vous avez parlé dans votre mémoire
27 et je parle du mémoire que vous avez rédigé, de l'exi-
28 gence de la tâche des pilotes; est-ce que vous avez
29 aussi songé à certains avantages que comporte la tâche
30 de pilote comparer avec celle de capitaine?





1
2 R Bien, évidemment, il y a certaine-
3 ment certains avantages. Alors, pour le pilote, il y a
4 des avantages et des désavantages comme dans toute pro-
5 fession. Maintenant, l'objet du chapitre était surtout,
6 évidemment, de faire ressortir, je crois, d'une façon
7 assez claire les exigences de la tâche même encore plus
8 que les avantages comme tels. Quand on analyse une
9 tâche, généralement parlant c'est en termes assez exacts
10 qu'on évalue la tâche et beaucoup plus qu'en des termes
11 de compensation personnelle, psychologiques, humains ou
12 autres qui peuvent accompagner l'exécution de cette tâche-
13 là. De l'instant qu'on fait l'analyse d'une tâche, on
14 commence à faire une désignation de la tâche et ensuite
15 on passe à certains facteurs qui sont essentiels d'être
16 considérés dans l'exécution de cette tâche. On pondère
17 et on arrive par exemple à un certain nombre de points
18 pour évaluer la tâche. Là, on traite des exigences
19 parce que c'est purement personnel, parce que quelqu'un
20 peut aimer à travailler la nuit plus que le jour, malgré
21 que la tâche est plus tenable pour celui qui l'accomplit
22 comme ça et il y a aussi celui qui paie de l'extérieur
23 et qui préfère travailler la nuit. La tâche elle-même
24 est purement personnelle et c'est dans ce sens-là que
25 j'ai fait cette analyse-là.
26 Q Savez-vous, par exemple, d'après
27 les Marine Merchants. D'après la loi dela Marine Mar-
28 chande du Canada que la responsabilité personnelle du
29 pilote, pour les dommages qui pourraient être causés
30 en raisons de ces négligences est limitée à la somme de



1
2 trois cents dollars ($300.00)?
3 R J'ai trouvé qu'il y avait une cer-
4 taine limitation quant au montant, lorsqu'il s'agit de
5 responsabilité mais je vous avoue que c'est là la seule
6 notion que j'ai parce que je n'ai pas fait enquête
7 sous tous les aspects de la Marine Marchande et ce
8 n'était pas d'ailleurs l'objet de mon travail.
9 Q Prenons pour exemple certaines
10 limitations. Croyez-vous qu'elles pourraient être con-
11 sidérées, comme ce qu'on appelle en anglais, le mot
12 français m'échappe, des "fringe benefits"?
13 R Non, parce que ce n'en est pas comme
14 tel, ce n'est pas malléable et c'est pas marginal au
15 salaire et ça n'entre pas dans le revenu. Ce qu'on
16 appelle un bénéfice marginal, c'est quelque chose qui
17 peut s'appliquer en termes monétaires et qui ajoute un
18 revenu au salaire qu'il a reçu.
19 Q Si je vous disais, si cette limi-
20 tation existait, est-ce que le pilote, à titre d'entre-
21 preneur libre devrait normalement s'assurer pour cou-
22 vrir sa responsabilité et encourir un déboursé, est-ce
23 que vous changeriez d'avis et est-ce que vous considè-
24 reriez le bénéfice comme un bénéfice marginal? N'ou-
25 bliez pas qu'il est entrepreneur?
26 R Oui, ça peut être un élément qu'on
27 peut considérer de ce côté-là. Je vous avoue que je
28 n'avais pas fait un examen complet. Moi-même, je
29 trouve ça un système d'assurance. Naturellement, avant
30 de répondre un oui ou un non, j'aimerais mieux voir



exactement ce dont il s'agit exactement. J'aimerais avoir le temps d'étudier la question pour me former une opinion aussi là-dessus.

Q Passons à un autre sujet. Monsieur Cardin, vous savez sans doute que l'employeur maritime qui envoie disons un capitaine sur ces navires a un certain choix. Il engage celui qui lui plaît et rejette qui ne lui plaît pas. Vous savez ça?

R Pas spécifiquement, non, je ne peux pas dire que je le savais.

Q Vous n'admettez pas que l'employeur maritime a toute liberté de choisir le capitaine, mais non le pilote?

R C'est fort possible, je ne le nie pas; je ne le sais pas.

Q Savez-vous, en regard des pilotes, les navires qui emploient un pilote n'ont pas le droit de refuser le pilote qui se présente à moins que le pilote ne soit pas dans un état physique pour conduire son navire, s'il est ivre?

R Je pense qu'il y a un mouvement tournant qui doit se faire selon les traditions établies pour les pilotes qui doivent monter à bord. Il y a une liste, je crois, et les pilotes après un voyage descendent au bas de la liste. C'est un mouvement tournant et le suivant monte sur le navire qui s'en vient.

Q Vous savez très bien qu'un capitaine n'a pas le droit de choisir le pilote, il le prend dans l'ordre qu'il est sur la liste; il doit prendre le pre-





1
2 mier sur la liste, sur le rôle?
3 R Je crois que vous avez raison.
4 Q Est-ce que vous croyez cette situa-
5 tion moins avantageuse pour l'entrepreneur pilote?
6 R C'est sûrement mieux pour les
7 pilotes concernés puisqu'ils ont obtenu ou qu'ils ont
8 réalisé cet objectif-là. Cet objectif pour eux qui est
9 bien valable, j'en conviens.
10 Q Savez-vous également, monsieur
11 Cardin, que les droits depilotage ou le revenu qu'en
12 retire un pilote de son acte de pilotage n'est pas sou-
13 mis à la loi de l'offre de la demande comme tout autre
14 service dans le monde commercial?
15 R Bien, ça dépend ce qu'on entend par
16 le jeu de l'offre de la demande dans un domaine comme
17 celui-là. Evidemment, vous savez, le jeu de la loi de
18 l'offre et de la demande joue relativement peu dans
19 beaucoup de secteurs industriels, de commerce. Par
20 exemple, quand on a affaire à des syndicats dans l'in-
21 dustrie qui ont des clauses d'atelier fermé, un atelier
22 syndical parfait ou imparfait; il y a encore des clau-
23 ses de préférence syndicales d'emploi au départ. Vous
24 avez toute une série de clauses qui peuvent limiter
25 d'une façon assez considérable la loi de l'offre de la
26 demande. Vous trouverez ça sur le marché du travail
27 parce que la liberté individuelle se trouve annexée au
28 contrat de travail dans une certaine mesure mais c'est
29 propre au monde syndical des professionnels.
30 Q Le pilote est peut-être dans une



situation plus avantageuse que d'autres entrepreneurs?

R Bien, je ne dirais pas que c'est nécessairement plus avantageux ou plus privilégié. Je ne vois pas à ma connaissance que cela donne une différence tellement grande avec certains secteurs industriels syndicals que je connais.

Q En connaissez-vous, dans le domaine de l'industrie, des cas pour le travailleur où l'entrepreneur appelé à remplir une certaine fonction ait tout de même payé son salaire et sa rémunération dans le cas où il ne remplit pas la fonction requise ou ne fait pas l'acte pour lequel il doit être payé?

R Bien, vous avez des cas analogues à ça, par exemple, dans les conventions collectives vous avez assez généralement, je ne pourrais pas vous donner une proportion, un pourcentage de cas, mais assez généralement, où vous avez ce qu'on appelle en anglais des "call in and pay". C'est une rémunération qui est versée à l'employé qui se présente au travail et où on n'a pas d'ouvrage à lui donner. Alors, simplement par le fait qu'il s'est rendu au travail, même s'il demeure à deux pas de l'usine, il est payé. Et vous avez des clauses comme ça qui peuvent monter pour une industrie à trois heures de paye. Il y a tout demême un élément de rémunération. Là, c'est un exemple qui me vient à l'esprit.

Q Vous avez le cas du pilote qui est appelé à travailler à huit heures le matin mais dont le navire n'arrive qu'à dix heures. Il commence donc à



travailler à dix heures mais il sera payé pour les deux heures d'attente sur le quai de huit heures à dix heures?

R Là, je ne saurais répondre avec précision là-dessus puis il faudrait que j'examine le contrat de travail, mais je crois qu'il y a sûrement une allocation pour cela, dans le cas.

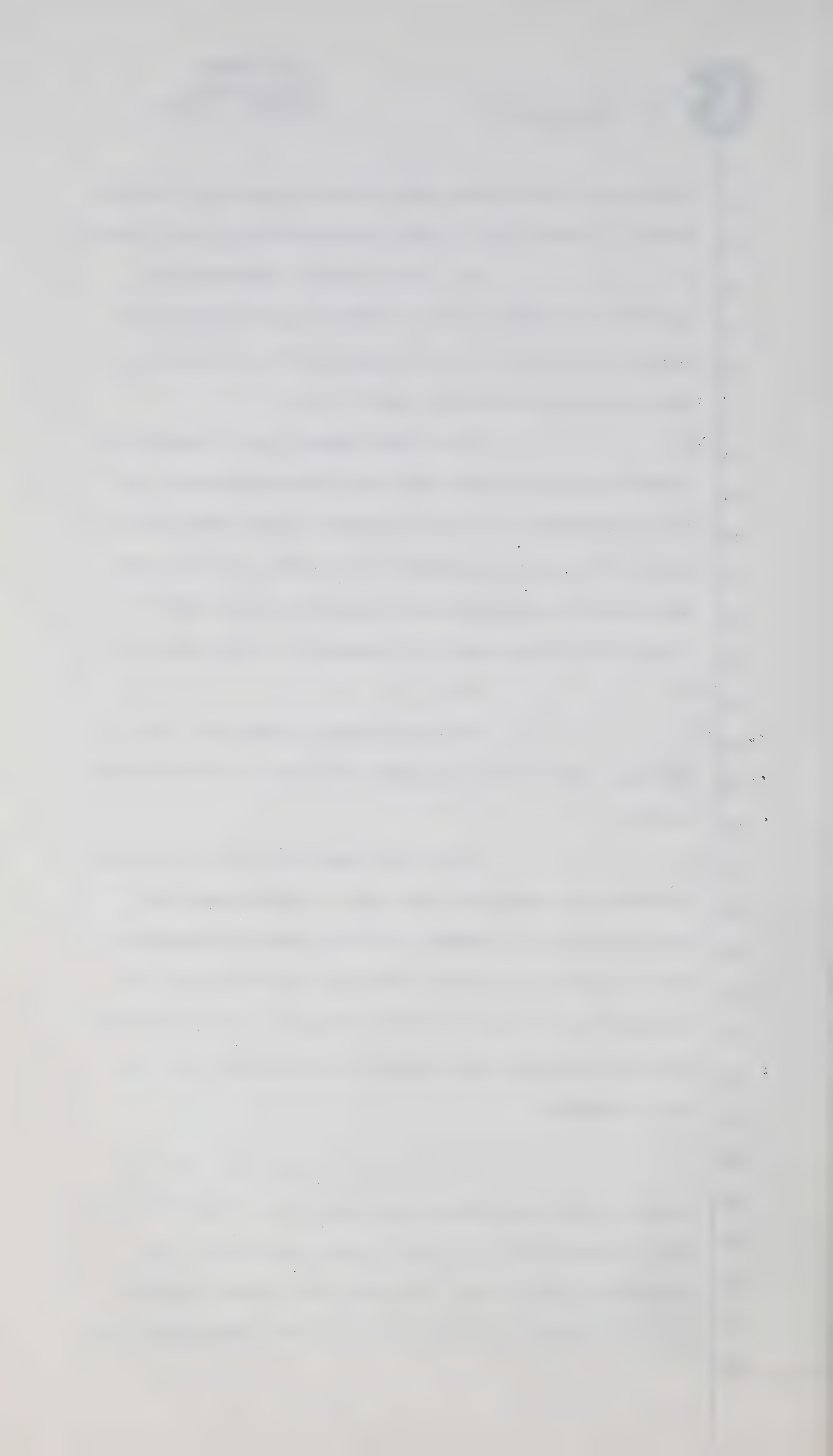
Q Vous devez savoir que le navire qui n'emploie pas de pilote dans les circonscriptions qui nous intéressent, sur le St-Laurent, alors même que le pilote n'a pas à se présenter au navire, il faut quand même payer la rémunération d'un pilote tout comme si l'acte de pilotage avait été accompli; vous savez ça?

R Oui.

Q Ne croyez-vous pas que là c'est un avantage tout à fait personnel attribué à l'entrepreneur pilote?

R Cela n'est pas que c'est un avantage à prendre en considération, mais je préfèrerais que quelqu'un plus au courant de cette question témoigne sur ce point car je vous avoue que je ne suis pas au courant de cette question de pilotage. Il y a certainement des personnes qui pourraient témoigner mieux que moi là-dessus.

Par ailleurs, encore une fois ici, on peut faire une certaine analogie avec le milieu salarial ordinaire où, je pense au cas particulier des musiciens payés et qui ont certaines clauses, même si on n'en demande qu'un musicien, on doit payer pour trois.



On paye pour les trois personnes, pour une période de X. Je ne pourrais pas vous donner de précisions des clauses. Je n'ai pas d'autres cas à la mémoire. Je sais qu'il y en a d'autres dans les divers syndicats. Cela existe et ç'a été fait pour une certaine protection. Il a la rémunération de base, etc., qui sont fixées par des contrats. Je sais que cela existe.

Q Savez-vous, puisqu'on est sur le sujet, durant la saison d'hiver, sur le fleuve St-Laurent, que d'après les règlements, deux pilotes doivent monter à bord et le navire paiera à deux pilotes, même s'il n'y en a qu'un qui travaille; êtes-vous au courant de ça?

R Physiquement, non.

Q Est-ce que ce serait le cas dont vous parliez, est-ce que c'est une situation semblable aux musiciens dont vous avez parlés?

R Pas tout à fait; mais vous avez une situation qui ressemble dans le cas du transport par avion. Là, vous avez un pilote et un co-pilote d'avion. Il y en a un qui conduit et l'autre est là en cas que le premier ait une défaillance quelconque. Ca, c'est naturel et on ne peut pas dire que c'est du "feather bidding", comme on dit en jargon industriel. Dans le cas des autres classes d'employés dont je parlais tout à l'heure, ça c'est différent peut-être, c'est un peu moins bien. Ici, dans le transport par avion, c'est pas pour un motif de sécurité. C'est un avantage syndical qu'on cherche à obtenir et qui peut se justifier dans le cas des pilotes, je crois.



1
2 Q Que dites-vous lorsque le deuxième
3 pilote n'est pas à bord; il reste chez lui.
4 R Ah bon.
5 Q Au cours de votre témoignage vous
6 avez parlé du capitaine d'avion. Vous constatez, je
7 crois, vous avez référé au capitaine et au pilote d'avion
8 à la page 64 du texte français en ce qui regarde les
9 heures de travail et vous avez produit comme exhibit un
10 type de contrat. Voulez-vous me dire si vous voyez une
11 similitude entre le travail d'un capitaine d'avion et
12 la fonction d'un pilote de navire?
13 R Evidemment, toute comparaison est
14 boiteuse, mais je le crois.
15 Q Est-ce qu'elle n'est pas particulière-
16 ment boiteuse?
17 R Je le crois pas tellement puis en
18 somme, qu'est-ce que vous voulez? Il est dans le domaine
19 du transport, un c'est par l'eau et l'autre c'est par
20 l'air. On parle de responsabilité, de cargaison, de
21 personnel, etc. Ce sont des éléments qui s'assimilent
22 jusqu'à un certain point assez bien. A ce point de vue
23 là, je crois que les comparaisons se justifient pour
24 l'excellente raison qu'avaient été faites plus précisé-
25 ment quant au nombre d'heures en moyenne par semaine ou
26 par mois que chacun des deux pilotes, soit par eau ou
27 par air, accomplit. Il n'y a peut-être pas de similitude
28 complète entre les tâches de l'un et de l'autre, mais
29 quant au principe, mais vu par le nombre d'heures heb-
30 domadaires ou mensuelles ne soit pas trop élevé dans le





1
2 cas de pilotes d'avion. C'est là, je pense, qui est
3 un élément de comparaison valable avec le nombre d'heures
4 qu' on soit peut-être porté à donner dans le cas des
5 pilotes de navire. C'est à ce point de vue là que je
6 crois, étant donné les exigences des tâches respectives
7 de la similitude du domaine que c'est exercé, dans le
8 domaine du transport. Les responsabilités, elles peu-
9 vent, je crois, valablement se comparer dans une mesure
10 assez raisonnable. Eh bien, si la discussion portait
11 sur les heures, le fardeau de travail humain des heures,
12 j'en conviens qu'à ce point de vue là, c'est assez com-
13 parable.
14 Q Est-ce que vous considérez un
15 capitaine d'avion comme un entrepreneur professionnel
16 ou un salarié?
17 R Bien, définitivement, c'est un
18 salarié.
19 Q Quelle que soit la base sur laquelle
20 son salaire est calculé d'après les données du contrat
21 produit, il en reste quand même qu'il est un salarié?
22 R Oui, il est un salairé, mais main-
23 tenant avec un facteur de rémunération qui est tout de
24 même relativement éloigné du facteur normal du salaire
25 à l'heure ou à la semaine. L'un, c'est basé, c'est-à-
26 dire, vous avez un taux de base et sa rémunération qui
27 varie en relation avec les services rendus dans chaque
28 cas. C'est important de souligner ces cas-là.
29 Q Je vois à la page 43 et à la page
30 55 du texte français qui dit qu'un pilote doit sans cesse



s'adapter à ces milieux très différents qui rend sa tâche difficile psychologiquement. Est-ce que ce n'est pas le caractère de travail tout à fait professionnel?

R Comme j'ai déjà dit, je ne nie pas ce paragraphe-là pas plus que les autres, et je sais qu'il y a d'autres professions où les circonstances sont semblables. Le travail que j'avais à faire en était un pour les pilotes. Donc, je parle d'eux. Je voudrais faire cette mise en garde là, mais par ailleurs, comme je l'ai expliqué déjà, je crois que psychologiquement, il y a sûrement une réadaptation constante à faire qu'en dépit du fait qu'un pilote soit depuis longtemps dans la profession et qu'il soit en quelque sorte habitué à changer de milieu. Tout de même, il reste qu'il change de milieu et qu'au fur et à mesure que ces tâches qui lui sont confiées, il y a sûrement une certaine réadaptation. Ce n'est pas comme le type qui travaille tout le temps dans le même groupe de travail à cent pour cent.

Q Je reviens à la question: Est-ce que l'adaptation dans les milieux différents de travail n'est pas un des caractères de l'ordre professionnel dans l'exercice d'une profession plutôt que le caractère du travail des travailleurs en général?

R Oui, vous avez peut-être raison là-dessus que dans le cas des profession qu'on peut appeler libérales, par exemple, les milieux dans lesquels sont posés des différents actes professionnels peuvent varier. Mais, il reste que dans le cas, je ne sais pas, d'un médecin mettons, il pratique dans un hôpital et le milieu



est tout de même psychologiquement et humainement bien identifié et constant tout de même.

Tant qu'au pilote, son travail l'amène sur des bateaux différents au fur et à mesure et c'est une question de degré; mais je ne crois pas que le degré est important ou considérable.

Q Il y a un point que je voudrais éclairçir avec vous et sur lequel je voudrais qu'on s'entende. Est-ce que le pilote est une profession ou un travailleur? Quand je dis "travailleur", disons comme on dit en anglais "labor". Est-ce que je peux avoir de vous une réponse catégorique?

R Je crois que c'est un professionnel.

Q En prenant pour acquit qu'un pilote est un professionnel, croyez-vous juste, là, d'après les statistiques, de comparer les professionnels avec les travailleurs?

R Bien, écoutez, j'ai fait, je crois, dans le mémoire, certaines réserves là-dessus. J'ai dit, évidemment, compare de temps en temps le secteur d'un pilote qui peut être considéré comme un secteur professionnel, comparer avec le pur salarié. J'ai fait des relevés de salaire pour l'industrie manufacturière, des choses comme ça, c'est très différent. Là, la comparaison peut valoir dans une certaine mesure. C'est quand on veut savoir ce qu'est un groupe, il faut examiner les différents facteurs et ça à l'échelle nationale. Il faut le comparer à d'autres secteurs qui ne sont pas le leur. A ce point de vue de compa-



raison, la comparaison est valable et je sais qu'il y a eu des études de faites dans le cas des instituteurs où on compare leurs salaires avec plusieurs salariés des usines. C'est encore choquant, par exemple, mais c'est essentiel pour savoir à quel point ils en sont rendus par rapport à d'autres corps professionnels ou de métiers. A cette fin-là, je crois que pour se faire une idée assez juste d'un groupe, il faut aller en dehors des fois des secteurs professionnels pour voir ce que l'économie porte dans d'autres secteurs, les secteurs salariés ou autres. C'est à ce titre-là que j'ai fait ces comparaisons.

Q Voulez-vous référer à la page 56 de votre mémoire, le paragraphe 148, et vers la fin du paragraphe vous dites ceci: "Selon les saisons et conditions climatiques qui les amènent sur les difficultés rencontrées," et là vous parlez de glace et autres phénomènes, "un pilote pourrait bien souvent prolonger son temps de veille, sa possibilité de ... etc."

Lorsque vous avez préparé ce mémoire, est-ce que l'on ne vous a informé, durant la période d'hiver à partir du premier (1er) décembre au huit (8) avril, les navires dans la circonscription du St-Laurent doivent avoir à bord deux pilotes se remplaçant à tous les quatre heures?

R Oui, je sais qu'il y a un certain roulement de ce côté-là.



Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je dois m'opposer à cette preuve car je ne vois pas où on va dans le moment, il me semble que c'est éterniser le débat inutilement.

LE TEMOIN:

R Est-ce qu'ils sont tous les deux là ou l'un après l'autre?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Quelle est l'information qu'on vous a donnée à ce sujet?

R Franchement, je ne saurais répondre là-dessus.

Q Est-ce qu'on ne vous a pas dit que l'un pouvait relever l'autre?

R Oui, ça je crois que oui, l'un vient relever l'autre. Je ne pense pas avoir parlé de ce point quand ils étaient tous les deux au poste, par exemple.

Q Alors, en ce cas-là, il y aurait évidemment la possibilité de repos et de détente pour le pilote qui est relevé?

R Evidemment.

Q J'en viens, maintenant, monsieur Cardin, à un autre point. Vous référez, à la page 60, au paragraphe 153, vous référez au travail des pilotes,



aux variations considérables dans le temps écoulé entre l'heure du départ du pilote et l'heure officielle du départ. Voulez-vous me dire ce que vous avez en vue lorsque vous vous servez de ces expressions-là?

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je montre au témoin la feuille 67 avec les notes comment remplir cette formule.

(Il s'ensuit quelques phrases en anglais).

LE TEMOIN:

R Bien, sur les remarques générales sur la formule, comment remplir la formule, vous avez les notes 2 et 3 où il est dit à la note 2: "Les renseignements fournis doivent être exacts."

L'heure de l'appel qui doit être indiquée est l'heure du premier appel "time order". Peu importe que ce soit pour aller sur le navire à la station où il est déjà ou pour prendre le train ou l'autobus pour aller sur un navire qui est à une autre station, mais si dans ce dernier cas, par exemple, un pilote de Montréal est appelé à huit heures du soir, 20:00 heures, pour monter sur un navire à Trois-Rivières à sept heures le matin le lendemain, et l'appel est de huit heures du soir, 20:00 heures, alors, par contre, le second appel qu'il pourrait recevoir s'est rendu à Trois-Rivières. Le soir, il est en devoir actif dès



le premier appel reçu.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Voulez-vous arrêter ici et prenons le cas que vous avez mentionné dans l'exhibit devant vous. Le pilote qui doit poser ou faire son acte de pilotage à sept heures le matin et qui est appelé la veille à 20:00 heures pour en être averti; c'est bien le cas que vous avez mentionné, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Ne croyez-vous pas que ce système d'appel au préalable est justement pour enlever l'élément d'urgence qu'il y aurait autrement si le pilote particulier étant averti qu'à six heures et demie le lendemain matin, qu'il devrait piloter un navire à sept heures?

R En fait, évidemment, c'est sûr que le premier appel qu'il reçoit pour l'avertir en temps raisonnable du moment où il doit monter sur le navire.

Q Etes-vous au courant, dans le district de Québec, par exemple, le règlement prévoit que le pilote doit être appelé au moins deux heures avant l'heure, avant laquelle il doit se rapporter au navire?

R Là, on m'a peut-être mis au courant mais je ne pourrais pas dire oui.





1
2 Q Ne croyez-vous pas que ce système
3 est enfin un avantage pour le pilote?
4 R Bien, c'est peut-être un avantage
5 pour le pilote, mais c'est nécessaire pour le service
6 de pilotage de le faire.
7 Q Ne croyez-vous pas, comme pour tous
8 les professionnels, qu'il est bon de savoir à quelle
9 heure nous aurons rendez-vous demain?
10 R C'est sûr.
11 Q Croyez-vous que le fait qu'un pro-
12 fessionnel, par exemple, saurait que le lendemain à midi
13 il a rendez-vous avec un client, augmente sa chance de
14 travail, sauf peut-être la préparation mentale qu'on
15 doit faire pour se préparer?
16 R C'est ce que je crois, à partir
17 de l'heure d'appel.
18 Me MARÇ LALONDE, c.r.,
19 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
20 Si le pilote est averti à 20:00 heures
21 la veille de se rendre à sept heures
22 le matin, il s'agit d'un pilote de
23 Montréal qui doit prendre un navire
24 à Trois-Rivières, il y a toujours
25 cette période de deux heures, deux
26 heures et demie qu'il faut lui donner
27 car il faut qu'il se rende à Trois-
28 Rivières.
29
30 LE PRESIDENT:



Dans ce domaine, il y avait l'ancien système que le premier rendu sur les lieux était le premier qui partait. Donc ils étaient tous à la pointe de l'Ile d'Orléans en temps pour prendre tous les navires qui pourraient passer.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Du côté encore du pilote de Trois-Rivières, êtes-vous au courant dans la circonscription de pilotage, personnellement, que les pilotes ont l'habitude de communiquer avec le bureau de pilotage afin de déterminer vers quelle heure et quel jour ils seront vraisemblablement appelés à piloter un navire et que ce renseignement leur parvient un jour à l'avance ou douze heures à l'avance?

R Ca se fait peut-être, oui.

Q Croyez-vous que le fait de se mettre en communication avec le bureau de pilotage pour savoir à quelle heure l'acte de pilotage va être fait, augmente la chance de travailler pour le pilote?

R Je sais qu'à partir du moment, je pense bien, de l'appel, il n'est plus disponible pour s'engager ailleurs. Donc, dans ce sens-là, je pense qu'on peut dire réellement, à partir du moment de l'appel, la disponibilité du pilote est moins grande. Il ne s'appartient plus totalement. Il sait qu'il a un rendez-vous pour le lendemain et qu'il doit s'y rendre. Le



médecin qui a un rendez-vous le lendemain à midi, en attendant il peut faire n'importe quoi.

Q Et le pilote qui sait à trois heures qu'il doit piloter un navire à midi ici à Montréal, n'ira pas faire un voyage à New York?

R Non, normalement, non.

Q Il restera chez-lui. Et alors en quoi sa vie est-elle autrement dérangée?

R Enfin, je ne sais pas, surfaire l'heure d'appel et d'ailleurs on a bien précisé dans le mémoire que lorsqu'on compte toutes les heures, il y a un paragraphe ici où on dit, où on donne la mesure la plus globale, c'est à partir de l'heure officielle de départ, sans ça, évidemment, on montrerait des chiffres assez considérables quoiqu'autrement il y a une certaine perte en disponibilité qui existe à partir de l'appel à mon sens, en tout cas.

Q Avez-vou s fait une étude du règlement de dispatching dans les obligations?

R Non.

Q Sans avoir fait des études, seriez-vous prêt tout de même à admettre que la fonction de pilote ne comporte pas un état d'urgence en lui-même en ce qui regarde implicitement de sa fonction comme le pompier qui doit être à la station et qui devra particulièrement partir à une minute d'avis?

R Il est déjà sur place le pompier au poste et en fonctions. Non, évidemment, je ne voudrais pas ici commencer à comparer le degré d'urgence



d'une fonction ou d'une autre.

Q Vous ne pouvez pas comparer le pilote au pompier?

R Enfin, dans cet ordre d'idée là, non.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Les deux ont besoin d'eau.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Je voudrais parler maintenant d'une analyse faite par un autre expert du tableau 1 B, et j'attire votre attention tout d'abord au troisième poste de ce tableau qui se lit , c'est effectif, c'est toujours entre l'heure du départ et l'heure d'arrivée du navire. Si je poursuis les chiffres qui sont notés jusqu'à la colonne "Bas St-Laurent" où le chiffre est de 30:36. Si j'ai bien compris, il s'agit de 30 heures 36 minutes, soit le nombre d'heures par semaine, par un pilote en activité sur un navire qu'il a pilote, est-ce exact, ça?

R Oui.

Q Maintenant, avez-vous fait une étude pour déterminer quelle était la durée en moyenne d'un voyage dans la circonscription de Québec?

R Non, moi, ces données-là, comme je l'ai déjà dit, je les ai reçues par quelqu'un qui a fait l'enquête et qui a compilé l'analyse et qui avait





1
2 tous les moyens.
3 Q Il y a déjà eu de la preuve à cet
4 effet et pour les fins d'un même exercice mathématique,
5 je vous prierais d'accepter, pour le moment, que la
6 durée moyenne d'un voyage est de 12 heures?
7 R .....
8 Q En admettant que le voyage est
9 d'une durée moyenne de 12 heures, pouvez-vous admettre
10 avec moi que le pilote, en moyenne, avait fait deux
11 voyages et demi par semaine?
12 R Mathématiquement, oui.
13 Q Maintenant, je vous prie de vous
14 rapporter au dernier poste qui est le temps écoulé
15 entre l'heure officielle du départ, etc. Vous y noterez
16 dans le cas de "Bas St-Laurent" que le nombre d'heures
17 est de 70.1, 70 heures et une minute, n'est-ce pas?
18 R Oui.
19 Q Par conséquent, si l'accomplissement
20 de deux voyages et demi nécessite un temps de 70 heures
21 et une minute, alors le temps pour chaque voyage est
22 de 26 heures, mettons le montant de côté en mathématique,
23 n'est-ce pas?
24 R Oui.
25 Q Si chaque voyage demande une période
26 d'occupation pour le pilote de 26 heures, y compris
27 non seulement le temps du voyage même, qui consiste à
28 aller du domicile au navire et du navire au domicile,
29 et le temps d'attente, il s'ensuit, n'est-ce pas, que
30 si le voyage dure douze heures, le temps alloué pour



l'extra, si vous voulez, l'attente, le voyage du domicile et du navire au domocile est de quatorze heures?

R Oui.

Q Avez-vous fait, en calculant ou préparant votre travail, monsieur Cardin, avez-vous fait une étude plus ou moins, démontrer de quelle façon devrait être administré le pilotage pour qu'il soit réellement effectif et que les services soient réellement des services qui ont de la valeur?

R Non.

Q Avez-vous fait cette étude?

R Non.

Q Ne croyez-vous que si on voyage douze heures, c'est-à-dire un voyage ou plutôt si le navire requiert de la part du pilote qui dépense quatorze heures à se promener de chez lui au navire et du navire à chez lui, si l'étude de l'administration d'un tel service laisse considérablement à désirer?

R Je ne saurais répondre à ça parce que moi, tout ce que j'ai fait, ç'a été de prendre les données qu'on m'a fournies là-dessus et j'ai analysé le temps qui était passé pour faire les différentes phases du travail. Quant à maintenant justifier chaque phase, voir comment chaque phase pourrait être améliorée, par qui, par quelle méthode, évidemment, je ne me suis pas posé la question là-dessus.

Q Pour changer de domaine et parler du secteur industriel. Dans une profession ou un travail qui a quelque similitude à celui de pilote, croyez-



vous qu'il serait normal pour un ouvrier qui travaille huit heures dans sa journée, en passe dix à se rendre de son domicile à son travail et attende, n'est-ce pas, avant de vouloir commençer le travail?

R Là, évidemment, j'aimerais, avant de porter jugement, de juger les tâches et les gens. Ces gens restent combien de temps? Il faut qu'ils soient disponibles pour la prestation de service etc. Je ne pourrais donner d'opinion comme ça sur ces simples faits là.

LE PRESIDENT:

Des fois cela ressemble au cas du plombier.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Vous demeurez à Québec, je comprends, monsieur Cardin?

R Oui.

Q Vous êtes-vous enquis pour déterminer les règles de la circonscription de Québec où les pilotes exerçent leurs occupations et où ils demeuraient par rapport à leur endroit de travail à Québec, c'est-à-dire la station de pilotage?

R Non, parce que ce n'est pas moi qui ai fait l'enquête. J'ai pris des données qui m'ont été remises par quelqu'un d'autre, collectées par quelqu'un d'autre. Je n'ai pas eu à faire ça.



Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armanteurs du Canada:
Est-ce qu'on pourrait avoir un ajournement?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Le témoin ne pourra pas être disponible demain. Je ne voudrais pas presser mon collègue, mais s'il y a possibilité de terminer le témoignage de monsieur Cardin cet après-midi, ce serait bien préférable.

LE PRESIDENT:
Si ça va à tout le monde, nous allons avoir un ajournement à moins quart.

(L'ajourment est décrété à 2:25 heures P.M.)

A LA REPRISE DE L'AUDIENCE

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Je voudrais maintenant passer au chapitre 4 de la partie 2 et partie 3 qui traite de la situation équivoque du pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:



En rapport avec le tableau 10, Votre Seigneurie, vous vous souvenez qu'hier j'ai souligné la page 95 du texte français. J'ai souligné, hier, 121.9 pilotes qui ont navigué dans la circonscription de Montréal. J'ai fait revérifier le nombre, le calcul et on m'a informé qu'il y avait une erreur à cet endroit-là. Le montant devrait être 117.9. La jauge nette totale demeure la même en mil neuf cent soixante (1960) et la jauge nette moyenne devient 294 122.8 et l'index, l'indice devient 201.1. J'ai mentionné hier que la correction qui a été apportée était une erreur. Il s'agit d'une erreur de ceux qui ont eu la préparation des calculs; de la part de ceux qui ont fait les travaux dans le cas présent. Il s'agit d'une erreur de la personne qui a préparé le document qui a servi.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Une dernière question en regard du tableau 1 B, est-ce que je dois comprendre que l'échantillonnage en ce qui regarde le nombre de voyages est le même au tableau 1 A?



1
2 R Vous voulez dire que c'est le même
3 questionnaire en somme, qui a servi à la construction
4 de ce tableau?
5 Q Oui?
6 R Oui.
7 Q On inscrit, dans le cas de la
8 circonscription du fleuve St-Laurent, le nombre de
9 voyages à 1106, est-ce exact?
10 R C'est ça qui est là, oui.
11 Q Je comprends qu'il y a une différence
12 en regard du port de Montréal; voulez-vous expliquer
13 quelle différence il y a dans le cas du tableau 1 A.
14 Vous avez 1,544 voyages mais mon confrère, Me Lalonde
15 m'avise que le nombre de voyages qui ont servi à l'échan-
16 tillonnage pour le tableau 1 B n'est pas le même?
17 Me MARC LALONDE, c.r.,
18 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
19 J'étais dans l'erreur, j'ai vérifié
20 et le nombre était le même.
21
22 Me JEAN BRISSET, c.r.,
23 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
24 Q Monsieur Cardin, comme expert en
25 cas de statistiques, n'est-il pas vrai que même les sta-
26 tistiques ainsi préparées sont pour prouver un point,
27 pour s'y permettre qu'on en tire certaines conclusions.
28 N'est-ce pas le but des statistiques?
29 R Ce n'est pas le seul but. Le but
30 des statistiques, premièrement, c'est de collecter des



1
2 données globales généralement sur une certaine situa-
3 tion de faits, sur une certaine série de faits pour
4 se rendre compte d'une situation donnée.
5 Q Aux fins d'en tirer certaines con-
6 clusions?
7 R Sûrement.
8 Q Et de prouver certains avancés; c'est
9 un moyen de preuve?
10 R Ca peut être utilisé évidemment,
11 dans un, comment dirais-je, pour illustrer un point
12 et faire ressortir un point de vue. D'ailleurs, c'est
13 un moyen assez classique détaillé certaines opinions qui
14 autrement pourraient sembler gratuites alors que si on
15 utilise des statistiques qui peuvent aider à l'illus-
16 tration de ce qu'on dit, eh bien, ça se fait dans tous
17 les cas, évidemment.
18 Q Maintenant, monsieur Cardin, lors-
19 que les statistiques sont préparées en nous donnant l'in-
20 dice comme point de départ, n'est-il pas vrai que le
21 chiffre qui s'y trouve, par exemple, sur des périodes
22 éloignées, c'est-à-dire ces chiffres peuvent être rem-
23 placés par un graphique et que l'on peut voir au moyen
24 d'un graphique la même chose que l'on voit quand on
25 regarde ces chiffres?
26 R Quand il s'agit de séries, oui,
27 cela se peut, il y a des méthodes de graphiques afin de
28 montrer simplement des chiffres.
29 Q Pourriez-vous référer au tableau 7,
30 à la page 88 du texte français. N'est-il pas vrai que



les données qui apparaissent sur ce tableau 7 ne sont pas des chiffres en regard des différentes années qui pourraient être illustrés par un graphique qui démontrerait, par une ligne ascendante peut-être, l'augmentation de pourcentage, l'augmentation des salaires d'année en année?

R Oui, on pourrait exprimer graphiquement ce qu'on explique par tableau, par série.

Q Maintenant, lorsqu'un statisticien parle de statistiques, n'est-il pas vrai que non seulement il peut préparer un graphique qui démontrerait quelle est la variation de telles données pendant les années passées mais aussi il peut prolonger sa ligne pour déterminer quel sera le résultat obtenu dans les années futures, si la même progression ou rétrogression se maintient au même rythme?

R Oui, il y a une méthode d'interpolation et d'extrapolation qui peuvent être utilisés pour prolonger, certain, mais c'est de la conjecture et de l'hypothèse.

Q Là, l'expérience du statisticien permet de prévoir assez spécifiquement ce qu'il va arriver dans le futur?

R Pas nécessairement, quand on parle de l'extrapolation, pour aller plus loin, projetée, une espèce de projet ou situation donnée, c'est toujours en tenant compte de certains facteurs qu'on sait alors que la situation de faits peuvent être montrés et varier d'une façon très considérable. A partir de cer-



tainsmoments, il faut chercher nécessairement le tableau ce qui fait que cela a une certaine valeur.

Q Toujours en référant au même tableau encore, si en partant de l'année mil neuf cent quarante-huit (1948) vous avez l'indice 100. Je vous demande maintenant d'apposer à l'encontre du chiffre 100, en regard du revenu du pilote du Bas St-Laurent le chiffre réel apparaissant aux autres tableaux, c'est-à-dire au tableau 4. Vous allez voir qu'au tableau 4 le chiffre qui devait apparaître en regard de ce tableau est de $6,839.62?

R Pour les pilotes du Bas St-Laurent, oui.

Q Voulez-vous être assez bon pour le faire, pour avoir un revenu au tableau 4, d'inscrire le chiffre$6,839.62 et d'inscrire ça pour le pilote du Bas St-Laurent en mil neuf cent quarante-huit (1948).

Voulez-vous maintenant, en regard de l'année mil neuf cent soixante (1960), insérer les chiffres du tableau numéro 4, soit $14, 242.02. Maintenant, monsieur Cardin, en transposant dans votre esprit les chiffres qui apparaissent ici par un graphique, ne serait-il pas juste de croire, de conclure que pendant douze années, c'est-à-dire, pendant les prochaines douze années, c'est-à-dire, en mil neuf cent soixante et douze (1972), si la même progression se continue, le pilote du Haut St-Laurent aura un revenu brut de quelques $29,000.00?



1
2 R C'est comme j'ai dit tout à l'heure,
3 on peut toujours, et comme le groupe de salaire, les
4 professeurs d'Université, qui est monté relativement vite
5 dernièrement, et si on suit la courbe actuelle dans
6 vingt ans, leur salaire sera astronomique, comparé au
7 salaire actuel. Qu'est-ce que vous voulez, on ne peut
8 pas prédire l'avenir de ce côté-là, et on ne sait pas
9 quelle sera la conjecture dans deux ans, dans cinq ans.
10 C'est extrêmement difficile d'extrapolier comme ça.
11 Q Je ne vous demande pas d'extrapolier
12 pour une période de douze ans, je vous demande, à titre
13 de statisticien, d'extrapolier, grosso modo, si vous
14 voulez, pour une période de deux ans, seulement jusqu'à
15 mil neuf cent soixante et deux (1962) et me dire si la
16 progression demeure constante, quel sera le revenu brut
17 d'un pilote en mil neuf cent soixante et deux (1962)?
18 R Pour faire ça il faudrait commen-
19 çer par prendre une moyenne de progression annuelle pour
20 utiliser cette progression annauelle sur les deux ans
21 à venir, etc. Il faudra regarder une série de facteurs
22 constants, et je ne serais pas en mesure de faire ça
23 ici.
24 Q Je vais me baser sur une question
25 de pourcentage apparaissant au tableau 7. Est-ce que
26 vous ne pouvez pas faire une moyenne qui vous permettra
27 de déterminer, toujours d'après la progression et ce
28 pourcentage, quel serait le revenu brut moyen d'un
29 pilote dans cette circonscription en mil neuf cent
30 soixante et deux (1962)?





1
2 R On peut toujours faire des conjec-
3 tures là-dessus mais ça peut varier. Ca peut partir
4 de 159.3 en mil neuf cent cinquante-quatre (1954) à
5 158.7 l'année suivante. Donc, je pense que c'est absolu-
6 ment gratuit de faire une telle démarche. Je ne vois
7 pas où cela nous avancerait dans le cas présent.
8 Q C'est un problème purement mathé-
9 matique?
10 R Ah, purement mathématiquement, on
11 peut prendre divers facteurs mais d'une façon tout à
12 fait approximative et présumée.
13 Q Tout de même, je répète la question,
14 c'est un problème mathématique?
15 R Oui, c'est un problème de mathémati-
16 que, de statistique.
17 Q Pour vous aider à faire ce travail,
18 je vous prierais d'inscrire ici, sur le tableau, dans
19 la colonne année, l'année mil neuf cent soixante et
20 deux (1962) et inscrire en sus du chiffre $14,242.02,
21 le chiffre de $17,058.63.
22 Me MARC LALONDE, c.r.,
23 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
24 Ce chiffre, de quel chiffre s'agit-
25 il là?
26
27 Me JEAN BRISSET, c.r.,
28 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
29 Q Laissez-moi finir ma question, vou-
30 lez-vous inscrire le chiffre de $17,058.63, sous le



1
2 chiffre apparaissant à l'exhibit 589 comme étant la
3 moyenne de revenu brut d'un pilote effectif pour le
4 district de Québec.
5 Me MARC LALONDE, c.r.,
6 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
7 Ce chiffre a été calculé par le
8 ministère du Transport. Je vais
9 avoir le même problème si vous vou-
10 lez calculer un indice. Il ne faut
11 pas régler ça de cette façon-là, il faut
12 que votre règle soit la même tout
13 le long et là nous aurons de nouveaux
14 chiffres de moyenne brute, d'après
15 les records, et je ne saisis pas très
16 bien où veut aller mon savant con-
17 frère.
18
19 Me JEAN BRISSET, c.r.,
20 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
21 Q Avez-vous marqué le chiffre?
22 R J'ai marqué ça là, oui.
23 Q Maintenant, croyez-vous, maintenant,
24 en tenant compte de ce chiffre pour mil neuf cent
25 soixante et deux (1962), qu'il est juste de dire que la
26 progression a été plus ou moins constante?
27 R Voulez-vous dire sur toute la
28 série?
29 Q En d'autres termes, il n'y a rien
30 d'anormal au point de vue de progression que l'on ait



obtenu un chiffre de dix-sept mille quelques dollars?

R Ah bien, il n'y a peut-être rien d'anormal, mais le calcul, je pense, cela dépend des méthodes de calcul que l'on emploie. Vous me donnez ce chiffre-là et ça dépend d'une méthode de compilation évidemment. Il y a d'autres méthodes qui pourraient donner une autre appréciation de la chose.

Q Monsieur Cardin, j'attire votre attention à la remarque sur le tableau 7: "Source des salaires venant du ministère du Transport."

Croyez-vous que le ministère du Transport a des chiffres différents en regard des taux de salaire traitant des salaires des pilotes?

R Que le ministère des Transports ait des taux différents?

Q Non, croyez-vous, au ministère du Travail, dans la publication; c'est ça qui a été votre source?

R Oui.

Q Qu'il ait des chiffres différents de ceux du ministère du Transport, c'est-à-dire, des autorités du pilotage en regard des salaires ou traitements des pilotes?

R Franchement, je ne le sais pas.

Q Vous n'avez jamais vérifié?

R Non.

Q Vous avez accepté les chiffres donnés par le ministère du Travail?





R C'est-à-dire, c'est une publication officielle du ministère du Travail et qu'est-ce que vous voulez, c'est une source officielle sur laquelle on doit se fonder et sur laquelle on se fonde toujours quand on cherche des statistiques sur les salaires, traitements, rémunérations, les heures de travail et différentes autres indications comme ça.

Q Croyez-vous que le ministère du Travail ait obtenu ces chiffres ailleurs qu'au ministère du Transport?

R Bien, écoutez, moi je ne pourrais pas être absolument au courant,de toute façon, dans la préparation des statistiques fédérales. Mais, c'est une source très importante de statistiques venant du bureau fédéral de la statistique qui comprend différents services et sous-départements, etc. Mais je crois savoir et je sais qu'au ministère du Travail, à la division d'économie et de recherches, je crois que leurs diverses sources de statistiques sont officielles, mais jusqu'à quel point tout ceci est précisément la totalité de la chose, je ne saurais dire.

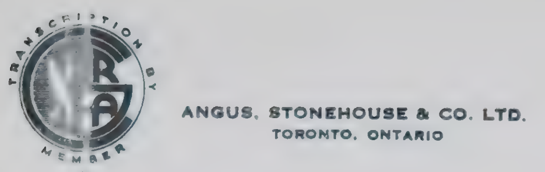
Q Toujours sur le même tableau, savez-vous quel était le salaire annuel moyen d'un premier officier en mil neuf cent quarante-huit (1948)?

R Le salaire annuel moyen ?

Q Oui?

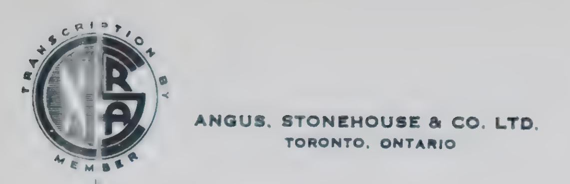
R Ca, il aurait fallu m'apporter, avoir une source devant moi..... il aurait fallu avoir les sources devant nous autres afin de profiter des





1
2 calculs et des indices qui ont été mis ici, ont été
3 produits en parlant d'un salaire mensuel, je crois.
4 Q Seriez-vous prêt à accepter, pour
5 les fins de notre exercice mathématique, le chiffre de
6 $2,500.00 que je vais vous donner?
7 R Cela dépend.
8 Q Vous ne le savez pas du tout?
9 R Enfin, je ne me souviens pas. Je
10 ne pourrais pas me souvenir avec précision des salaires.
11 C'est en quelle année ça?
12 Q En mil neuf cent quarante-huit
13 (1948), soit salaires moyens annuels au Canada?
14 R Je ne pourrais pas donner avec pré-
15 cision...
16 Q Je vous demande tout simplement
17 d'accepter pour le moment ce chiffre de deux mille cinq
18 cents dollars ($2,500.00) parce que le salaire d'un
19 officier, le premier officier, en mil neuf cent quarante-
20 six (1946) était de deux mille cinq cents dollars
21 ($2,500.00). Je sais qu'en mil neuf cent soixante
22 (1960), il a atteint un indice, soit $208.00 dans le
23 cas d'un officier au Canada, soit 198.8 dans le cas
24 d'un officier de l'Atlantique Nord. Seriez-vous prêt
25 à accepter que le salaire moyen se chiffrait, en mil
26 neuf cent soixante (1960), disons grosso modo à
27 cinq mille piastres ($5,000.00), parce qu'il était de
28 deux mille cinq cents piastres ($2,500.00)?
29 R Je vous avoue que je ne me souviens
30 pas des chiffres exacts. Je ne sais pas, c'est difficile





1
2 de dire quelque chose, concéder ceci ou cela. Si j'avais
3 les chiffres devant moi, on verrait au lieu de dire
4 que je ne le pense pas.
5 Q Je vous demande d'accepter $2,500.00
6 comme étant le salaire en mil neuf cent cinquante-huit
7 (1958)?
8 R On passe à l'indice et on voit ce
9 que ça donne comme hypothèse.
10 Q Comme hypothèse, il n'est pas exact
11 de dire grosso modo qu'il est de cinq mille piastres
12 ($5,000.00)?
13 R Un peu plus parce que l'indice est
14 de 208.
15 Q Disons cinq mille piastres ($5,000.00)?
16 R Oui.
17 Q En regard de ces deux chiffres,
18 deux mille cinq cents piastres ($2,500.00) et deux mille
19 piastres ($2,000.00), croyez-vous juste de faire une
20 comparaison, sauf au point de vue proportion, entre
21 l'augmentation de salaire d'un pilote qui a passé éga-
22 lement, et en se servant des chiffres, de sept mille
23 piastres($7,000.00)à quatorze mille piastres ($14,000.00)?
24 R Je tiens à le répéter ici là. La
25 valeur de ces tableaux-là, quand on met quelque chose
26 à l'indice, ce n'est pas pour cacher la valeur réelle
27 sur le salaire qui est donné. On essaye de comparer
28 tel salaire ou tel métier ou profession; c'est simple-
29 ment pour avoir une idée de la progression, du groupe
30 comparé, sans référer aux valeurs absolues évidemment.





1
2 C'est pour considérer les montants sous les indices
3 et c'est pour arriver comme mesures et à la fin les
4 comparer. Autrement, il y a certains autres facteurs
5 à prendre à considération. Je ne sais pas, en ce cas-
6 là, il est valide en disant de comparer le revenu de
7 pilote avec d'autres occupations, pas le revenu mais
8 l'augmentation ou la graduation du revenu pendant la
9 période X donnée avec certains d'autres occupations
10 dans ce secteur, dans un secteur similaire parce qu'on
11 ne peut pas aller plus loin que ça. Si le tableau dé-
12 montre que ç'a doublé, nous avons donc un double et
13 ça ne donne pas plus que ça.
14 Q A ce sujet, j'aimerais attirer votre
15 attention sur ce qui a été dit à la page 89, haut de la
16 page: "Il nous faut conclure que la position relative
17 du pilote à ce sujet reste en-dedans du progrès réalisé
18 dans les autres secteurs de l'économie."
19 R Oui.
20 Q Lorsqu'on se sert de chiffres plutôt
21 que d'indices, cette conclusion est plus ou moins
22 boiteuse?
23 R Non, parce que je pars de position
24 relative. Evidemment, il faut prendre ça comme point
25 de départ, X. Si la profession de pilote commande un
26 salaire double, comparer à un premier officier, un
27 moment donné, l'objet du tableau était simplement pour
28 avoir de ces choses-là. A partir d'un certain point
29 donné, c'est comme par exemple le cas des avocats ou
30 le médecin, par exemple qui verraient leur revenu dimi-



nuer comparativement à celui du travailleur industriel qui gagne peut-être un dixième de ceux de l'autre profession. Tout de même,on peut dire que relativement l'apport de telle profession par rapport à tel métier, n'est pas tellement comparable relativement aux barêmes traités par une étude très intéressante aux Etats-Unis sur la profession d'enseignant. Il y a eu une étude de faite par Troudman de Chicago sur les instituteurs en relation de la rémunération des instituteurs, diffé-rentes catégories d'instituteurs comparé aux professsions libérales ainsi qu'un secteur spécialisé industriel. Les instituteurs ont vu leur salaire prendre une part plus importante d'année après année quoique tout de même on ne peut pas comparer les deux aux trois professions ou trois secteurs à envisager. Mais, ça c'est un peu le même.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Je disais que nous trouvons les statistiques très arides?

R Pour moi aussi.

Q Je voudrais vous référer au tableau 8 où je vois que les dentistes jouissent d'une recommandation,d'une probation plus grande dans les revenus que les avocats. Vous savez, monsieur Cardin, communément, le mal de temps est le mal d'amour. Est-ce que ça prouve quelque chose que les dentistes aient un revenu plus élevé ou une probation plus élevée que ceux des avocats?



R Non, je ne saurais aller jusqu'à cette forme d'explication-là.

ADVENANT 3:55 HEURES, L' AUDIENCE EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q J'aimerais que vous regardiez maintenant au tableau numéro 9 et au tableau numéro 10, aux pages 96 et 85 du texte français. Ces tableaux, ont servi, je crois, à démontrer, pour vous, l'augmentation de productivité des pilotes. On parle d'une façon générale, au cours d'une période de quelques années?

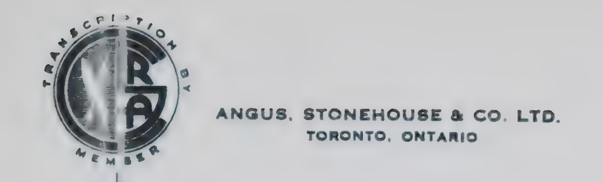
R Oui monsieur.

Q Mais je vous demanderais, maintenant, en regard du tableau 9, pour l'année mil neuf cent cinquante (1950), d'apposer en regard, le chiffre pour la circonscription de Québec, le nombre de pilotes effectifs pour cette année qui apparaissent au tableau numéro 10 et qui est de 55.6; vous l'avez fait?

R Oui.

Q Voulez-vous faire la même transposition en regard des années mil neuf cent cinquante-deux (1952) alors que le chiffre est de 62.8, mil neuf cent cinquante-quatre (1954), le chiffre est de 63.2, mil neuf cent cinquante-six (1956), le chiffre est de 66.7, mil neuf cent cinquante-huit (1958), le chiffre est de 66.9 et mil neuf cent soixante (1960), le chiffre





1

2 est de 71.8. Maintenant, voulez-vous référer à la
3 colonne donnant le nombre de navires dans la circons-
4 cription de pilotage de Québec en regard de l'année
5 mil neuf cent cinquante (1950) alors que vous constate-
6 rez que le chiffre donné est de quatre mille. Mainte-
7 nant, quand vous parlez ou mentionnez le mot navire
8 piloté, ai-je raison de croire qu'il s'agit de voyages,
9 en d'autres termes, un navire aurait eu des pilotes
10 deux ou trois fois dans la saison, est-ce exact?
11 R Je pense que oui.
12 Q Allons maintenant à l'année mil neuf
13 cent cinquante-six (1956), pour les fins de mes ques-
14 tions, je vous demande de considérer comme indice ,
15 et vous rapporter ensuite à l'année mil neuf cent
16 soixante (1960), qui vous donnera que le nombre de
17 voyages a été 6,603; c'est bien exact?
18 R Oui, le nombre, de Québec aux Es-
19 coumains, navires en mil neuf cent cinquante (1950)
20 4,000 et en mil neuf cent soixante (1960), 6,603.
21 Q Par conséquent, de mil neuf cent
22 cinquante (1950) à mil neuf cent soixante (1960), le
23 nombre de navires pilotés a augmenté de 2,603, est-ce
24 exact?
25 R Oui.
26 Q Ce qui est une augmentation, si
27 vous me permettez ici de me servir de pourcentage,
28 grosso modo; il s'agit d'une augmentation d'un peu
29 plus qu'un tiers? Je ne sais pas si j'ai fait les
30 calculs exacts?



1
2 R A peu près, oui.
3 Q Voulez-vous en venir aux chiffres
4 que je vous ai fait insérer dans votre tableau numéro
5 9 et comparer l'augmentation dans le nombre des pilotes,
6 dans la même période, alors qu'en mil neuf cent cin-
7 quante (1950) vous aviez 55.6 pilotes, en mil neuf
8 cent soixante (1960), vous en aviez 76.8 pilotes?
9 R 71.8.
10 Q Vous admettez avec moi qu'il y a
11 eu une augmentation dans le nombre de pilotes de 16.2?
12 R Oui.
13 Q Ce qui, encore en vous servant de
14 chiffres approximatifs, démontre une augmentation dans
15 le nombre de pilotes de peut-être moins qu'un tiers?
16 R Oui.
17 Q 16.2 sur 55.6?
18 R Moins que le tiers.
19 Q Savez-vous, monsieur Cardin, qu'en
20 mil neuf cent soixante (1960), la station de pilotage
21 de la circonscription de Québec a été permutée de la
22 Pointe-au-Père aux Escoumains raccourcissant le trajet
23 de quelques 36 ou 40 milles, le trajet à être piloté?
24 R La station de pilotage?
25 Q Oui, la station de pilotage qui
26 était à la Pointe-au-Père avant mil neuf cent soixante
27 (1960) a été permutée depuis mil neuf cent soixante
28 (1960) de Pointe-au-Père à la station des Escoumains?
29 R Oui, je sais qu'il y a eu transfert
30 de Pointe-au-Père aux Escoumains.



Q Savez-vous que cette permutation a diminué la distance des actes de pilotage de quelques 40 milles?

R C'est possible.

Q Par conséquent, la distance était diminuée, plus de voyages peuvent être faits dans une même période?

R Oui.

Q Alors, ne croyez-vous pas qu'au point de vue de productivité, vous avez d'une part l'augmentation de voyage et d'autre part l'augmentation,par semblable augmentation professionnelle dans le nombre de pilotes?

R Oui, en gros.

Q Ou une fraction, quoi?

R Oui.

Q Croyez-vous qu'il est juste de dire dans les circonstances que la productivité des pilotes a augmenté?

R Je ne crois pas qu'il est juste de dire qu'il a augmenté parce qu'il ne s'agit pas ici seulement du nombre de navires pilotés qui entre en jeu, mais la jauge de ces navires-là; la capacité de ces navires-là.

Q En d'autres termes, votre avancé qu'il y a eu augmentation de productivité n'est en fait qu'en considération de l'augmentation de la jauge des navires pilotés?

R Bien, pas complètement, vous avez



1
2 sûrement une augmentation dans le nombre des navires
3 par rapport à l'item, au nombre des pilotes. Là, on
4 passe une circonscription, mais il faudrait examiner
5 les autres. De toute façon, quand je parle de produc-
6 tivité, je considère à la fois le nombre de navires et
7 la jauge des navires, la capacité.
8 Q Passons au tableau numéro 10, ce
9 facteur de la jauge des navires. Je me perds dans
10 votre définition, mais avant d'aller plus loin, voulez-
11 vous me dire ce que vous entendez par la jauge nette
12 d'un navire?
13 R La jauge nette d'un navire, je
14 crois, que ceci indique l'espace disponible sur le
15 navire, l'espace effectif, disponible sur le navire
16 en enlevant l'espace réservé par exemple, je ne sais
17 pas, aux machines, différentes choses, comme celles-là.
18 Q Savez-vous ce que c'est que la
19 jauge brute?
20 R Je comprends probablement que ceci
21 inclut pour la jauge nette, enfin, il y a certainement
22 cette proportion des espaces, des cabines du navire
23 qui sont utilisés pour les besoins mêmes du navire
24 et qui comprend, et on peut exprimer ça de cette façon
25 ici, la jauge brute alors que la jauge nette disponible
26 pour recevoir des marchandises, ces choses-là. Je ne
27 sais pas si vous saisissez.
28 Q Savez-vous quel est l'équivalent
29 de la tonne de jauge au point de vue de disponibilité?
30 R Une tonne cubique?





1
2 Q Savez-vous maintenant ce qu'est le
3 port en lourd d'un navire, le "dead weight"?
4 R Non, est-ce que ce ne serait pas
5 cette différence entre la jauge nette et la jauge brute?
6 Q Non, si vous voulez me le permettre,
7 aux fins qu'il y ait quelque chose au dossier à ce
8 sujet-là, et avec la permission de la Cour, je voudrais
9 vous donner une définition très brève. Nous sommes
10 d'accord sur la définition: La jauge brute d'un navire
11 "gross tonnage" correspond en tonne cubique au total
12 d'un navire exprimé en tonnes d'une équivalence en
13 tant de pieds cubes et de mesures en capacité et non
14 de poids?
15 R Oui, c'est ce que j'ai dit tout à
16 l'heure.
17 Q Dans le calcul de la tonne brute,
18 on inclut les structures temporaires, les espaces
19 au-dessous du pont et les espaces où on charge le lest
20 d'eau; la jauge nette équivaut une jauge brute déduc-
21 tion faite des espaces réservés aux machines et au
22 quartier des équipages, le port de lourd "dead weight"
23 égale le poids, avoirdupois du chargement maximum d'un
24 navire, cargaison, mazout, fourniture causant un en-
25 foncement dans l'eau salée, jusqu'à sa ligne de charge
26 officielle tracée sur ces plans. Evidemment, si un
27 navire voyage en eau fraîche , le poids sera moins
28 que celui d'un batiment naviguant en eau salée. Vous
29 admettrez avec moi que c'est une vérité de La Palisse
30 et je suis sûr qu'un navire est un exemple qui dans le





domaine du transport maritime sert à transporter des marchandises?

R Oui.

Q C'est une vérité de La Palisse?

R Oui.

Q Et la capacité d'un navire c'est ce qui sert à transporter des marchandises évidemment n'est pas traitéepar sa jauge nette?

R D'après les désignations que vous venez de donner, il me semble que c'est l'espace disponible où on peut entasser la marchandise, exprimé en tonnes cubiques.

Q Je voudrais vous donner quelques exemples, des façons d'exemples dans nos discussions futures, nous nous entendons bien, c'est ce que je voudrais que nous nous entendions bien. Est-ce que vous avez démontré quelle peut être la jauge nette, le port de lourd des grosses barges de lacs que l'on appelle en anglais "upper lakers"?

R Si j'ai fait ça?

Q Oui.

R Non.

Q Me basant sur la nomenclature de "shipping" publiée par le ministère des Transports en mil neuf cent soixante et deux (1962), je voudrais, au hasard, vous donner ces renseignements-là au sujet d'une large barge des lacs typiques. Je constate dans ceci, par exemple, que la jauge nette est de 13,486 tonnes et ensuite je vous prierais de noter ce chiffre, jauge



brutte qui est de 17,369 tonnes. Le port en lourd est de 26,000 tonnes, en d'autres termes une barge de ces dimensions peut transporter 26,000 tonnes de grain, disons de Fort William à Baie Comeau. Je vous demande d'accepter ces chiffres-là. Maintenant, comme mesure de comparaison, je voudrais vous donner une mention honorable de ce qu'on appelle en anglais un "canaler" qui autrefois avait des dimensions telles qu'il pouvait passer dans les écluses du canal Lachine, par exemple et également me basant sur la même nomenclature, je vous donne des dimensions d'un navire typique: jauge nette 14,087 tonnes, jauge brute 2,173 tonnes, port en lourd 3,000 tonnes.

Maintenant, avez-vous fait enquête pour déterminer, par exemple, quel serait le coût actuel d'opération de la large barge de lac sur une base quotidienne de ce qu'on appelle les charges portuaires, un "mileage rate", en anglais?

R Non, je n'ai pas fait ça.

Q Je vous demande d'accepter comme chiffre courant la somme de $3,300.00 par jour qui comprend tous les frais d'opération y compris la dépréciation mais non les frais de pilotage ou de charges portuaires.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'ai eu l'occasion de travailler sur une autre commission où un témoignage



a été donné de fait, on a parlé de larges barges de lac "upper lakers". Je ne veux pas chicaner pour rien, mais mon confrère présume que c'est le coût, il l'affirme. Le témoin dit qu'il n'a pas fait l'étude de ce problème et qu'il n'a aucune idée dans ce secteur du coût d'opération. Quant à cette situation, je prétends que mon confrère a toute la lattitude, qu'il l'a eue toute la lattitude pour examiner la preuve là-dessus, mais actuellement j'ai quelques hésitations à accepter ce que mon confrère dit, à ce moment-ci, quand le témoin déclare son ignorance dans ce secteur.

LE PRESIDENT:

Il mentionne des chiffres comme exemple et on les prend comme tels. Ce n'est pas comme preuve que telle est la situation.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Je vous demande d'accepter par le même fait les records d'un petit navire de port en lourd de 3,000 tonnes. Ses frais quotidiens, frais de millage sont de $750.00. Etant donné que je vous prierais



d'accepter ce que la large barge de lac prendra en moyenne six jours pour faire ce voyage de Fort William, par exemple, à Baie Comeau, tandis que lorsqu'on passe au petit navire, il en prendra neuf. Avec les chiffres que vous avez devant vous, pouvez-vous me dire quelle est la proportion tant pour le coût d'opération de la large barge qu'en regard de la petite, quelle est la proportion entre 750 et 3,300?

R Est-ce que...

Q Est-ce que c'est quatre fois et demie?

R L'avez-vous calculé?

Q C'est quatre fois et demie, n'est-ce pas?

R Peut-être, oui.

Q Voulez-vous faire la proportion maintenant entre la quantité, par tonne, que peut transporter la large barge comparer à la petite. N'est-il pas vrai que la proportion est que la barge "upper laker" peut transporter neuf fois plus de marchandises?

R Oui.

Q N'est-il pas vrai, d'après les chiffres que je vous ai donnés, le coût d'opération pour transporter une cargaison de 26,000 tonnes à bord d'un gros navire est de deux fois moindre que si l'on se servait de neuf petits voyages pour transporter la même cargaison?

R Je pense...

Q Ne croyez-vous pas, dans les circons-



1
2 tances que l'item de productivité est le navire lui-même
3 et non pas l'équipage?
4 R Là, vous vous référez au problème
5 que je posais hier à savoir par le fait qu'il y a des
6 bateaux de plus grande capacité, de strcture accrue.
7 Eh bien, toute cette augmentation de productivité est
8 due au bateau et non pas au pilote. Mais, j'ai essayé
9 de démontrer hier que ça c'est le cas pour toute amé-
10 lioration technologique de changement, technologique
11 dans l'industrie, lorsqu'un travailleur travaille, opè-
12 re une machine qui a une capacité de production qui
13 est beaucoup plus grande et qu'ils produisent dans un
14 temps X une certaine somme de biens, alors que d'une
15 autre façon on en produise moins. Evidemment, la
16 productivité est moindre et le travailleur souvent
17 voit ses efforts diminués parce que généralement la
18 machine va plus vite, est plus automatique, plus facile
19 à conduire. Enfin, ce n'est pas toujours un fait,
20 mais ça arrive assez souvent; il y a donc une augmen-
21 tation de productivité du facteur travail qui est dû
22 certainement, en bonne part, non seulement à l'effort
23 physique ou mental déployé d'une part par le travailleur,
24 mais par l'équipement qu'il utilise. Ca, qu'est-ce que
25 vous voulez, quand on analyse la productivité, le
26 facteur travail, que ça soit chez le pilote ou dans
27 n'importe quel autre secteur industriel on est obligé
28 d'estimer en fonction de l'outillage qui est fourni
29 à ce que le travail est fait nécessairement. Si on a
30 des navires de capacité plus grande de vitesse la part





de la productivité de celui qui travaille sur ces navires doit se trouver un peu moindre. C'est le développement que je faisais hier.

Q Monsieur Cardin, je veux vous rappeler que j'ai fait la comparaison entre les deux cas et je souligne que le coût était diminué d'une demie et je laisse complètement de côté l'item temps, c'est-à-dire dans le cas qu'il fallait neuf jours pour faire un voyage alors que dans l'autre cas, il en fallait six. Maintenant, je vous demandais de vous référer à votre tableau 11 et tout particulièrement, disons, dans le secteur Montréal - Québec, et je vous prierais de noter qu'en mil neuf cent cinquante (1950), le coût à la tonne de pilotage était .04.1, ou 04 sous .1, tandis qu'en mil neuf cent soixante et deux (1962), le coût à la tonne était de 04 sous. N'est-il pas exact de dire qu'en fait et également, grosso modo, le coût à la tonne du pilotage est en somme le même en mil neuf cent soixante et deux (1962) qu'il était en mil neuf cent cinquante (1950)?

R Le coût du pilotage?

Q Par tonne?

R Ils sont calculés à partir des données qui sont là, oui.

Q Comment expliquer alors que le coût de pilotage reste constant alors que pour l'armateur le coût d'opération est diminué de moitié si ce n'est que le taux de pilotage, les redevances de pilotage ont continuellement augmenté dans cette période?





1
2 R Je ne l'ai jamais nié, je pense bien,
3 dans les tableaux, enfin, que le taux de pilotage n'est
4 pas étudié en détail, la gradation de ces droits-là.
5 D'ailleurs, dans le revenu, les chiffres absolus, les
6 indices de la part des pilotes, on peut voir que cela
7 a augmenté.
8 Q Mais en fait, au point de vue des
9 pilotes, sur l'augmentation de productivité, n'est-il
10 pas vrai de dire que dans le cas des pilotes, le chiffre
11 est demeuré constant, sans augmentation de sa produc-
12 tivité?
13 R Je crois qu'il y a eu augmentation
14 de productivité de la part des pilotes par le fait qu'il
15 a travaillé sur des bateaux à plus grande capacité et
16 à vitesse accrue.
17 Q Alors, comment expliquez-vous cet
18 écart, enfin, en autant que l'armateur est concerné,
19 qui s'est servi d'un navire plus sélectif, et qui a
20 diminué son coût d'opération de moitié et dans son coût
21 d'opération on peut inclure le mazout, les dépenses
22 ordinaires, tandis qu'en regard du coût de pilotage
23 par tonne il ne réussit pas à obtenir le même résultat?
24 R Là, ce sont deux choses...
25
26 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
27 pour la Can. Merchant Service Guild:
28 Voici, messieurs, j'aimerais inter-
29 rompre à ce stage pour m'opposer
30 à cette preuve. Lorsque mon con-
frère parle de coût réduit de moitié,



il me semble qu'il est dans le domaine d'hypothèse et que ce sont des faits approuvés.

LE PRESIDENT:

C'est toujours une hypothèse, nous n'avons aucune preuve à cet effet-là devant nous.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q En d'autres termes, le navire à piloter ait une portée en lourd de 26,000 tonnes ou des portées en lourd de 3,000 tonnes, en quoi les frais de pilotage, à la tonne, resteraient les mêmes?

R Les frais, ou plutôt en fait, tout ce que j'avais sur ce cas, j'ai travaillé sur ces données-là. Les données sont là et on peut voir que les montants en rapport, c'est-à-dire, le revenu annuel brut total d'un pilote de mil neuf cent quarante-six (1946) à mil neuf cent soixante et deux (1962) qui a augmenté en chiffres absolus, en dollars et en mettant ceci en regard avec la jauge nette totale telle que vous l'avez définie tout à l'heure, tant pour les mêmes années, eh bien, il reste que, à la tonne, le coût n'a pas augmenté et la mesure qui est réellement intéressante parce qu'en rapport directement au coût de pilotage, c'est que les armateurs cherchaient à réduire le coût. C'est comme vous l'avez indiqué, ou vous avez semblé l'indiquer sur d'autres items en incluant des charges



1
2 plus particulières sur des items. Et il y a d'autres
3 items encore, c'est le facteur d'importance qui à mon
4 sens sont extérieurs à l'analyse même qui a été faite,
5 mais je ne vois pas de rapport exact entre l'exemple
6 hypothétique que vous m'avez donné et les résultats
7 qui sont compilés dans ces tableaux-là. Je crois en
8 la validité intérieure de ces tableaux-là et que
9 cette validité valable est assez fréquente et d'ailleurs
10 il faudrait ajouter, ce sont des chiffres absolus;
11 il ne faut pas oublier le coût à la tonne et ensuite
12 là vous avez une remarque à l'effet que ce travail était
13 en cents, c'est-à-dire en valeurs nominales et non pas
14 en termes réels de pouvoir d'achat. C'est-à-dire,
15 qu'ils n'ont pas été préparés, ces chiffres en tenant
16 compte d'une variation de l'indice du coût de la vie,
17 de la dévaluation. Ce n'est qu'un facteur et j'ai pas
18 touché à ça, mais c'est peut-être un facteur qu'il
19 faudrait mentionner parce que si on considère l'indice
20 et le prix de consommation de mil neuf cent quarante-
21 neuf (1949), l'année de base à cent et d'après le D 13 S,
22 à mil neuf cent soixante et deux (1962), il a augmenté
23 seulement de 30%. C'est peut-être pourquoi il faudrait
24 corriger ces chiffres-là et alors considérez non seule-
25 ment le métier comme dans le cas des pilotes, d'ailleurs
26 qui apparaissent là, là, il faudra réellement faire
27 certaines remarques et que je voudrais faire moi aussi
28 là-dessus qui par d'ailleurs montrent la productivité
29 comme telle; ce qu'on appelle la productivité et elle
30 a été calculée, évidemment, selon les demandes réelles.





1 C'est ce qui fait la différence qui apparaît par exemple
2 au tableau 12 entre le coût d'une part exprimé en ar-
3 gent, en dollars, en unité monétaire et des groupes
4 de productivité. La différence s'accentuerait encore
5 justement à cause de ce facteur-là. Le revenu annuel
6 brut, je le prends en dollars qui dévalue au fur et à
7 mesure tandis que l'indice du coût de la vie monte, je
8 n'ai pas réduit ça en termes réels, mais on peut le
9 souligner ici.

10 Q Pour clore la discussion, je vou-
11 drais vous suggérer que les statistiques acceptent
12 les données que je vous ai données et qui viennent aussi
13 des Armateurs. N'avez-vous pas été capable, au cours
14 de ces dernières années, de réduire les frais de pilo-
15 tage dans la même mesure où on a réduit ces frais d'o-
16 pération?
17
18 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
19 pour la Can. Merchant Service Guild:
20 Votre Seigneurie, je crois que mon
21 savant confrère mélange les faits
22 prouvés avec des hypothèses. S'il
23 veut comparer des hypothèses avec
24 des faits établis, il doit mettre
25 des faits en preuve et il doit les
26 mettre sur les tableaux qui ont été
27 produits à l'encontre des chiffres
28 déjà établis.
29
LE PRESIDENT:
30 Et il n'y a pas de preuve qui a été



établie devant cette Commission jusqu'à maintenant et nous ne sommes pas encore rendus là.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
C'est peut-être un facteur.

LE PRESIDENT:
Au point de vue de preuve, je comprends le problème comme celui-ci. Nous serons obligés de faire revenir monsieur Cardin plus tard. Me Brisset va faire sa preuve car il ne peut reposer ces allégués que sur des hypothèses qu'on ne peut toujours assumer comme vrais. Ce n'est pas de la preuve, il ne faut pas accepter comme prouvés les faits qui ont été relatés par me Brisset. Il y a un peu de discussion là-dessus, mais définitivement, si c'est pris comme ça, on ne peut pas s'en servir comme étant de la preuve tant que ça ne sera pas prouvé.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Comme c'est là, mon savant confrère compare des choux avec des raves.



Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Cardin, avez-vous fait une étude quelconque dans les dimensions, les capacités de navires en général devant l'indice, disons depuis la fin de la dernière guerre?

R Non.

Q Savez-vous qu'il y avait différents types de navires communément utilisés à la fin de la dernière guerre, c'est-à-dire, du type "park" ou "liberty"?

R Non.

Q Avez-vous fait une étude quelconque dans l'utilisation des industries, de l'industrie maritime, depuis mil neuf cent quarante-six (1946), à la fin de la guerre?

R Non, parce que je n'étais pas appelé de faire des études comme telles.

Q Vous avez souligné qu'en mil neuf cent quarante-six (1946), évidemment, le revenu des pilotes était alors plus bas?

R Oui.

Q D'après les tableaux que vous avez fournis?

R Oui.

Q Etes-vous en mesure de me dire si un facteur qui a pu influer à ce sujet est le fait que durant la guerre une grande partie de la flotte mondiale de la Marine Marchande a été coulée?

R Ca peut etre vrai.



Q Et pendant les années mil neuf cent quarante-six (1946) et mil neuf cent quarante-sept (1947) on était à reconstruire une flotte?

R Fort possible.

Q Etes-vous au courant que depuis mil neuf cent cinquante-sept (1957), après le crise de Suez, il s'est développé une régression dans le monde maritime?

R Ca se peut.

Q Une dépression, si vous voulez.

R Ca se peut.

Q Mais vous n'avez pas fait une étude spéciale à ce sujet?

R Non, je n'ai pas fait l'historique de tous les secteurs maritimes depuis ce temps-là.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Avez-vous fait une étude sur le transport par air?

R Non.

Q Sur le transport routier?

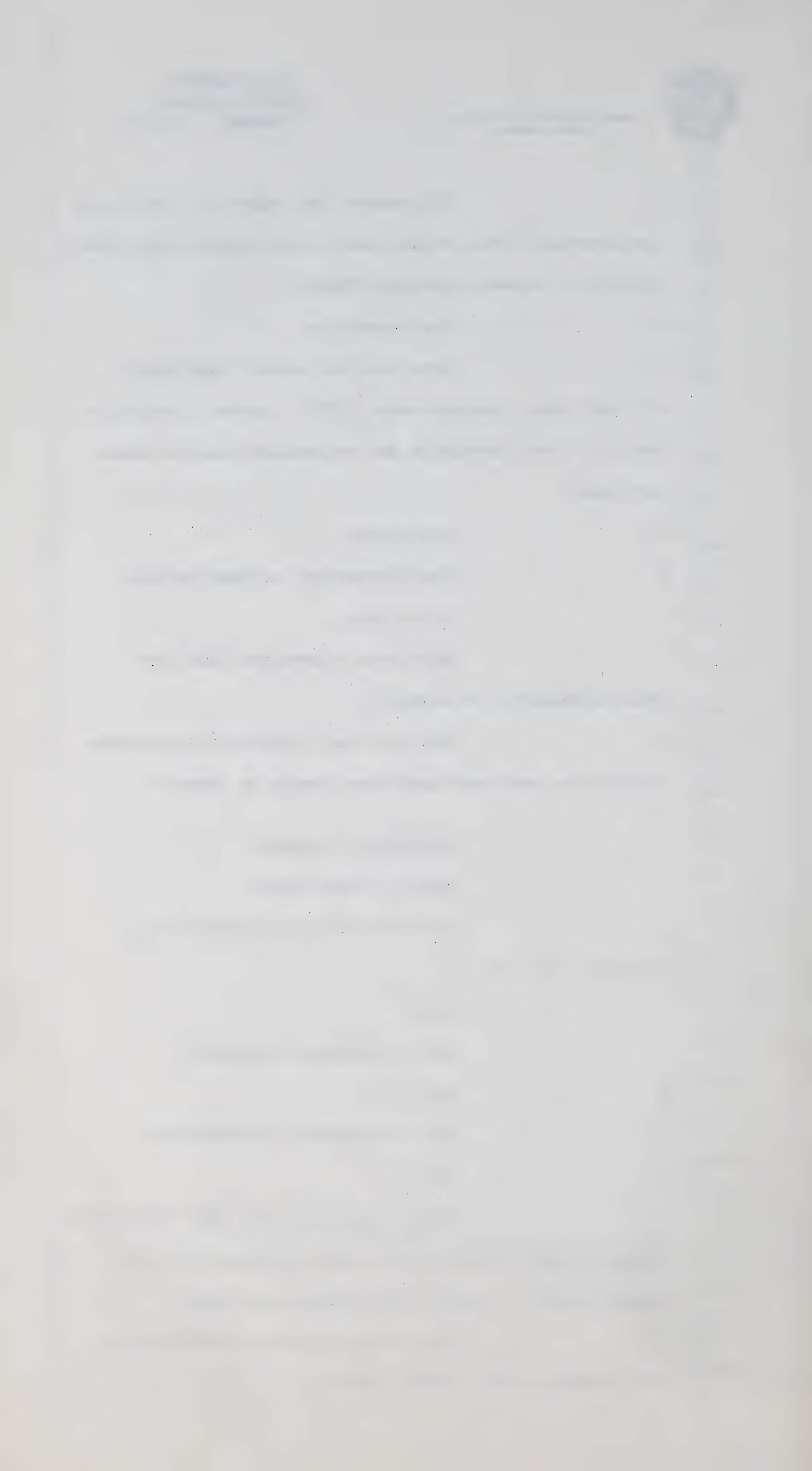
R Non.

Q Sur le transport ferroviaire?

R Non.

Q Est-ce que vous avez fait des études en psychologie industrielle, dans ce domaine-là, en rapport avec le travail des pilotes maritimes?

R Je n'ai pas conduit d'enquête sur les bateaux ou des choses comme ça.



Q Non plus les avions?

R Non plus.

Q Maintenant, toujours en rapport avec les activités du pilote, voulez-vous me dire ce que vous considérez que le pilote fait en somme; qu'est-ce que c'est que son ouvrage?

R Bien, écoutez, moi je ne pourrais pas vous donner la description absolument exacte de toutes les opérations du pilote pour l'excellente raison que je ne suis pas pilote.

Q Si je vous disais que le pilote conduit un navire des Escoumains à Québec, dans la circonscription de Québec, que c'est là son ouvrage, c'est bien ça?

R Oui.

Q Vous acceptez cette donnée là?

R Oui.

Q Sa productivité ne devrait-elle pas être établie plutôt en fonction du nombre de navires qu'il pilote, plutôt qu'en fonction des tonnes nettes de chacun des navires qu'il pilote?

R Bien, peut-être les deux combinés. En somme, je crois, qu'une mesure, je le répète, une mesure de productivité; en somme, qu'est-ce que c'est que la productivité? C'est ce qu'unepersonne permet de produire ou de donner comme service dans une période X avec tel outillage, dans telles conditions données. Je crois, à cette fin-là, la mesure de productivité indiquée par le tonnage net des navires pilotés est une



mesure valide et valable.

Q Est-ce que le temps pris pour piloter un navire ne devrait pas entrer en jeu?

R Le temps pris pour piloter le navire?

Q Oui.

R Bien, enfin, on prend la mesure annuelle en nombre de tonnes transportées par an. C'est le résultat global au bout de l'année exprimé en tonnes de navires pilotés, qui je crois indique, qu'on appelle la productivité des pilotes.

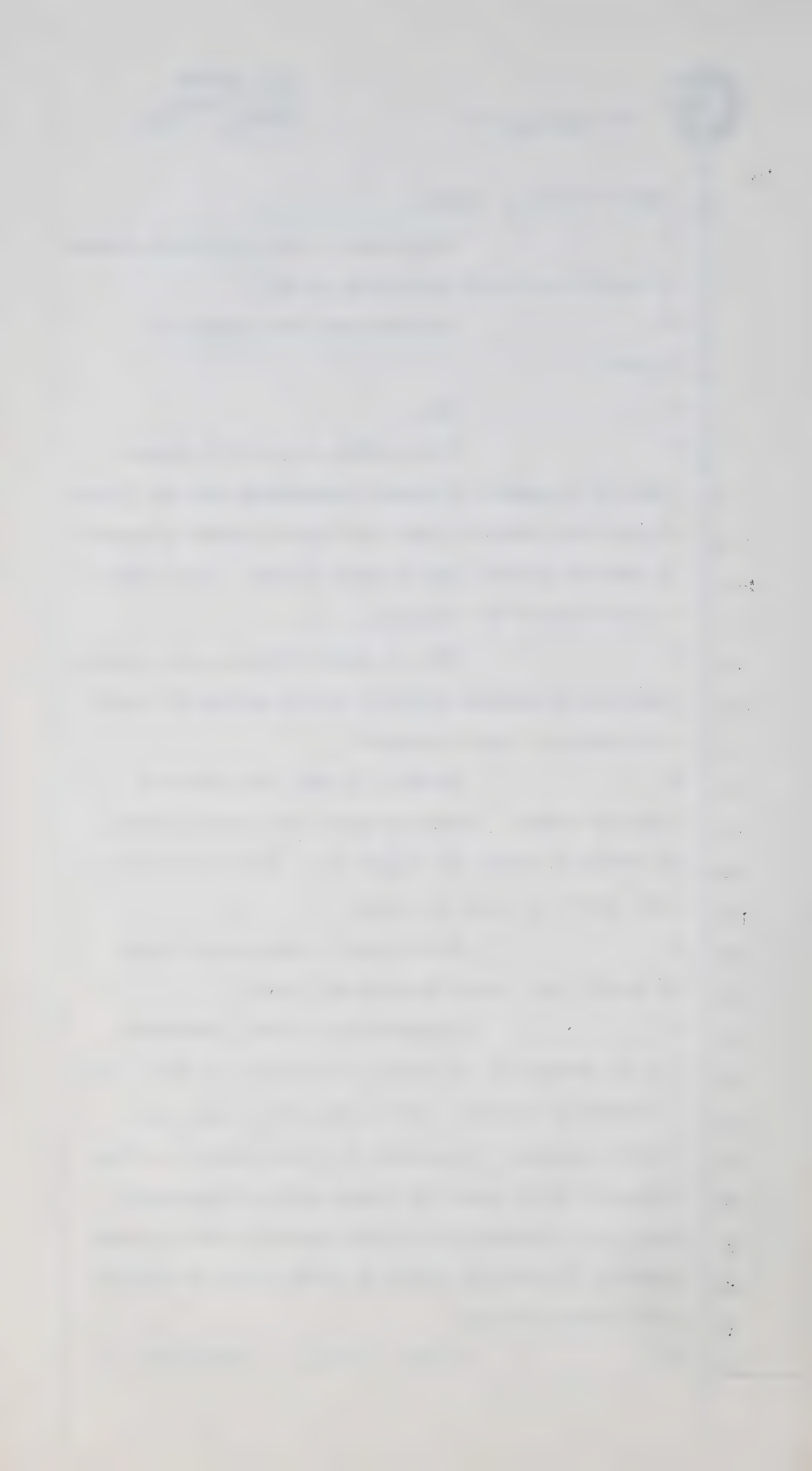
Q Mais le nombre d'heures qu'un navire prend des Escoumains à Québec, est-ce que ça ne devrait pas entrer en ligne de compte?

R En fait, ça doit être entré en ligne de compte. Lorsqu'on parle d'un navire piloté, on réfère au nombre de voyages etc. Tous ces facteurs sont entrés en ligne de compte.

Q Est-ce que le nombre de pilotes ne devrait pas entrer en ligne de compte?

R Le nombre de pilotes, évidemment, ici au tableau 11, je compare le revenu brut total, donc le nombre de pilotes. C'est tout inclus dans les revenus globaux. On compare le revenu global du pilote ordinaire et le nombre de tonnes nettes transportées. Donc, on a le nombre de pilotes annuels, année et après année et le résultat global de productivité en faisant cette comparaison-là.

Q En vous référant au tableau 10, si



j'augmente le nombre effectif des pilotes où on diminue, disons, la productivité de chaque pilote; est-ce que je diminue ou j'augmente?

R Je ne saisis pas.

Q Si je diminue et augmente le nombre de pilotes effectifs?

R vous voulez savoir qu'est-ce qui arrive?

Q L'indice de productivité par pilote va être modifié aussi?

R Pas nécessairement.

Q Bien voici, prenons un exemple: Prenons l'année mil neuf cent soixante et deux (1962), 115 pilotes effectifs; si le nombre de pilotes effectifs avait été pour mil neuf cent soixante et deux (1962) 100 au lieu de115, qu'est-ce que cela aurait fait de différence dans l'indice de productivité?

LE PRESIDENT:

C'est un cas, je crois, que le travail n'a pas augmenté et qu'il y ait 75 pilotes ou 70, il y a le même nombre de travail à faire mais plus de travail pour chaque pilote.

LE TEMOIN:

R C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Qu'est-ce que vous répondez à ma



1
2 question?
3 R Qu'il y ait plus ou moins de pilotes,
4 vous avez un nombre de tonnes nettes moyennes qui ont
5 été transportées dans un temps X.
6 Q Par X nombre de pilotes?
7 R Oui, X nombre depilotes.
8 Q Maintenant, la productivité du
9 service des pilotes ne devrait-elle pas s'établir en
10 prenant le nombre de navires qui en fait, soient
11 transportés, conduits d'un endroit à un autre dans un
12 temps donné, dans une circonscription lorsque l'ouvrage
13 de pilote est de transporter des navires d'un point à
14 un autre?
15 R Si on prend le nombre de navires
16 total pour la circonscription envisagée, étudiée, et
17 puis le nombre de tonnes et puis le nombre de pilotes,
18 on peut arriver à quelque chose comme valide, comme
19 indice de productivité. On pourrait le faire ensuite
20 peut-être pour des sections, je ne le sais pas.
21 Q Pourquoi prenez-vous la jauge
22 nette? Vous prenez la jauge nette parce que les tarifs
23 sont fondés sur la jauge nette? C'est ça?
24 R Oui.
25 Q Qui vous a demandé de prendre la
26 jauge nette?
27 R Bien, c'est enfin après discussion
28 avec les personnes intéressées et avec lesquelles j'ai
29 préparé le mémoire, on a cru que, on a pensé à préparer
30 des estimés par la jauge nette des navires pilotés et



que ça pouvait être une excellente manière ou un excellent moyen de mesurer la capacité de ces navires-là.

LE PRESIDENT:

Je comprends que vous avez des témoins, Me Lalonde, parce que la jauge nette a été fixée et est-ce que monsieur Martin va être en mesure de dire ça?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Non, c'est le témoin qui a fait ça, et ce sont les seuls chiffres qui sont disponibles dans les statistiques officielles.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Savez-vous comment on calcule la productivité d'un pilote de lignes aériennes?

R Si j'avais à faire une étude là-dessus, je trouverais certainement une méthode parce que ça dépend de chaque cas qu'on étudie.

Q Savez-vous comment on le calcule à l'heure actuelle?

R A l'heure actuelle, non, je n'ai pas fait d'études spéciales là-dedans.

Q Savez-vous comment on calcule la productivité d'un camionneur?

R Pour la productivité des camionneurs



il y a sûrement des moyens à prendre si on faisait une étude de leur productivité.

Q Je comprends, mais savez-vous quelle méthode qu'on emploie?

R Non, parce que je n'ai pas fait une étude spéciale dans ce domaine-là.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Si je comprends bien, monsieur Cardin, vous n'avez pas vous-même recueilli les chiffres sur lesquels sont basés vos tableaux?

R Au sujet du cahpitre 3?

Q Oui, à ce sujet-là?

R Non.

Q Maintenant, à une question de Me Brisset sur les buts recherchés par la statistique, vous avez répondu, si ma mémoire est bonne, qu'un des buts recherchés a été de replaçer certains faits dans le contexte?

R C'est-à-dire, c'est d'essayer d'avoir un ordre de grandeur et après on prend d'autres méthodes de mesures. C'est la statistique en somme, c'est d'essayer de trouver des chiffres qui peuvent rendre compte de certains facteurs quantitatifs qui existent et qui pourraient nous aider à faire ressortir la valeur réelle.

Q Est-ce qu'il serait juste de dire qu'ils permettent, pour tirer des conclusions qui ne



sont pas purement basées sur des hypothèses?

R Ces chiffres-là, ah, nécessairement pas.

Q Maintenant, il a été question de cancellation, avez-vous tenu compte du fait que les cancellations de demande de service de pilotes, que ceux-ci ne sont pas rénumérés dans des cas par exemple où il s'agit de certaines causes comme du mauvais temps?

R Ceux qui ont fait l'enquête et ramassé les données pourraient peut-être expliquer mieux que moi.

Q Je vous demande, avez-vous tenu compte de ces faits?

R Non.

Q Maintenant, lorsque vous avez parlé de la réadaptation du pilote, si je comprends bien et si j'interprète bien votre témoignage, c'est à l'effet que le pilote doit se réadapter sur deux chefs principaux; d'abord se réadapter dans un environnement avec les gens avec qui il doit travailler, puisqu'il change de bateau à tous les jours et ensuite la réadaptation en termes de travail, le tableau lui-même?

R Oui, j'ai surtout cité sa réadaptation psychologique sur le milieu humain qui l'entoure, et je dis nécessairement que le milieu physique de travail diffère suivant le genre de navire qu'il a à piloter, etc.

Q Est-ce que c'est un incident qui se répète fréquemment chez des professionnels où le pro-





fessionnel est appelé à se réadapter quant à son entourage et à la fois avec un item de travail?

R A mon avis ça se présente beaucoup moins souvent parce que le milieu de travail, c'est tout de même relativement stable pour les professions. Vous avez l'hôpital pour les médecins attachés à tel hôpital; l'étude légale pour tel avocat. La professeur d'Université n'est pas toujours dans le même bureau, mais il fait un travail avec une équipe. Enfin, vous avez une série de circonstances qui demeurent relativement stables.

Q Bien souvent, le travail est le même, par exemple, le bistouri pour le médecin, le chirurgien, sans cesse dans ses opérations, etc.?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Juste deux ou trois questions, Votre Seigneurie.

Dans le tableau numéro 7 que vous avez produit, monsieur Cardin, à la page 88 du texte français, vous avez produit des statistiques en rapport avec le cas d'un premier officier et vous avez posé ceci en indice. On vous a posé des questions par rapport au salaire absolu d'un premier officier. Est-ce qu'on ne pourrait pas dire, en théorie, pour les fins de la comparaison que vous auriez pu utiliser, au lieu d'un premier officier, un autre membre de l'équipage, même un





1
2 simple matelot et le comparer par disons sa rémunération,
3 l'évaluation de sa rémunération, par rapport à l'évolution
4 du pilote?
5 R On aurait sûrement pu prendre une
6 autre rémunération que celle-là.
7 Q Un marin, en mil neuf cent cinquante-
8 six (1956), a pu gagner cent piastres ($100.00) par mois
9 ou mille piastres ($1,000.00) par année, mais cela n'a
10 pas d'importance pour les fins de la comparaison.
11 R Pour les fins de comparaison, c'est
12 évident, avec le pilote, ce sont des chiffres absolus,
13 autrement dit, le salaire ou le revenu en dollars n'a
14 pas d'importance, parce que le dollar même du tableau
15 est pour montrer l'évolution relative dans l'améliora-
16 tion d'un pilote, d'un travailleur avec un autre.
17 Q Si je vous réfère maintenant au
18 tableau 8, à la page 90, comparaison avec certaines pro-
19 fessions libérales. Mon confrère, Me Jacques vous a
20 demandé, si les frais d'administration avaient monté
21 de 1.5% à 4% dans la Corporation, certaines corporations
22 que vous aviez étudiées, Corporation de Pilotes que
23 vous avez étudiée; j'imagine qu'il faudrait que cela
24 correspondrait à une déduction et cela signifie qu'on
25 aurait pu déduire de ce facteur quatre points de 208.2
26 pour l'indice des pilotes du Bas St-Laurent?
27 R Non, attendez un peu, 4%?
28 Q Vous avez mentionné quoi comme
29 addition?
30 R Comme addition en mil neuf cent



1
2 soixante (1960) quatre pour cent (4%) du revenu?
3 Q Du revenu?
4 R Des revenus.
5 Q Et vous avez mentionné qu'en mil
6 neuf cent quarante-six (1946) il était de 1.5?
7 R Evidemment le 4% ne vaut que pour
8 la dernière année de la série, alors que la première
9 année vous aviez 1.5. Là, je ne me souviens pas des
10 chiffres intermédiaires, mais ç'a progressé et ç'a monté
11 jusqu'à 4%. Maintenant, le 4%, là c'est d'un chiffre
12 en dollars et si ce montant en dollars vaut...
13 Q C'est tout ce que je veux savoir,
14 c'est la réponse que vous avez donnée à Me Jacques,
15 un montant de 4% pouvait être déduit comme 4 point de
16 208.2 en mil neuf cent soixante (1960); c'est exacte-
17 ment la façon que j'ai compris l'affaire, suis-je
18 correct?
19 R Non, est-ce que j'ai dit ça ce
20 matin?
21 Q J'ai cru comprendre ça ce matin?
22 R Non, écoutez...
23 Q Quatre pour cent (4%) en mil neuf
24 cent soixante (1960), si on veut le déduire de l'indice
25 de 208.2?
26 R Là, on se trouverait presque devant
27 2.8%. On dit que les frais d'administration en mil neuf
28 cent soixante (1960) sont de 4% des revenus globaux. Le
29 revenu global est chiffré X, combien en dollars, donc,
30 ce chiffre en dollars équivaut à 100 par rapport à 4% des



frais d'administration. Cela équivaut à 100. Alors, ici l'indice est de 208.2 et non pas de 100, ce qui veut dire que 4% de 208.2 et là, ça monterait, je n'ai pas fait le calcul, mais ce serait certainement un peu plus fort.

LE PRESIDENT:

Q Votre 4% devient 8%?

R C'est 8.1%, quelque chose comme ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je voulais savoir si je suis correct. Mon confrère, Me Brisset, vous a demandé si vous étiez au courant que le navire n'avait pas le choix du pilote employé; êtes-vous au courant si le pilote a le choix du navire auquel il est affecté?

R Non.

LE PRESIDENT:

Q Ou bien,en sens inverse, c'est comme l'avocat qui change de juge?

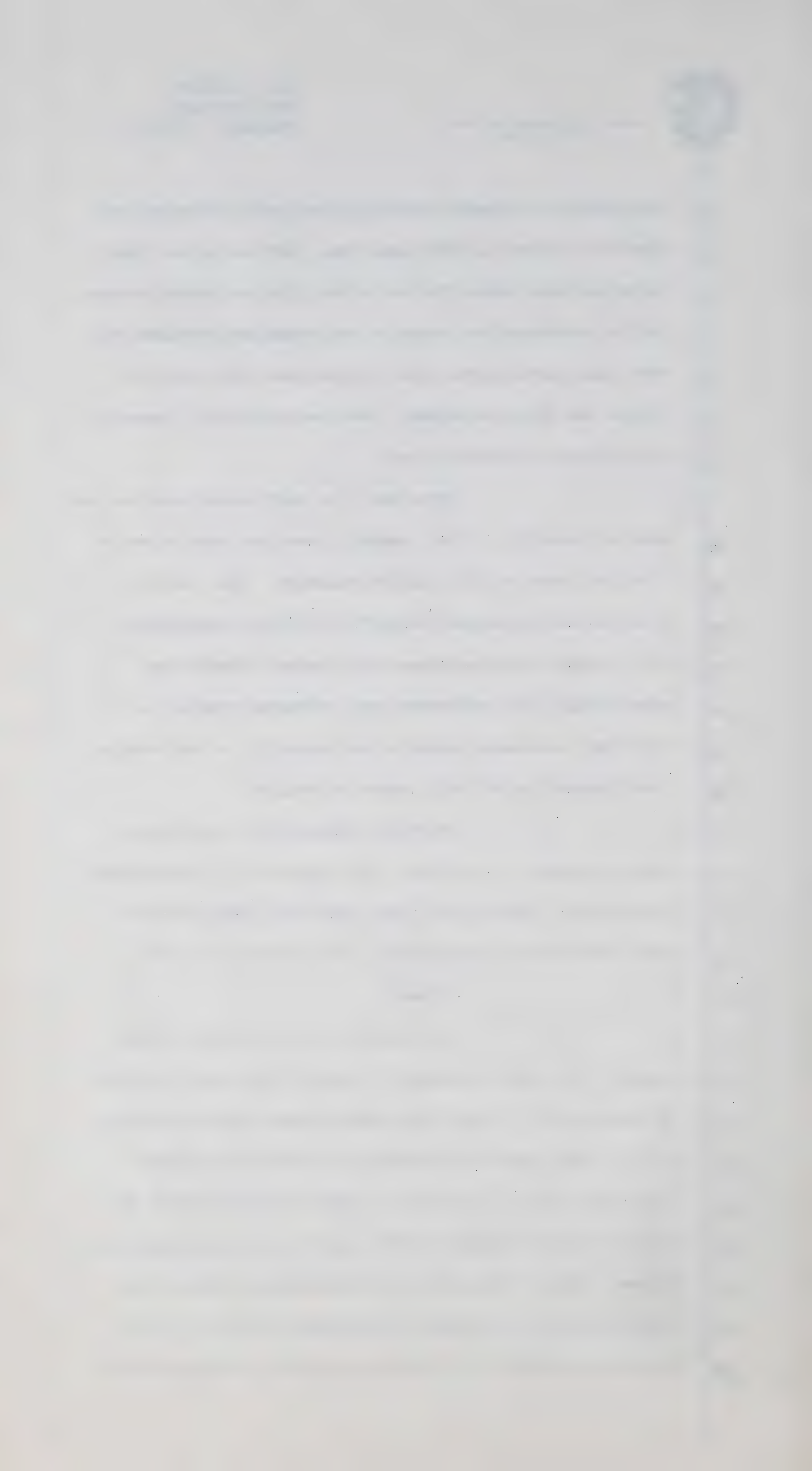
R .....

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q On vous a posé la question par rapport au deuxième pilote en hiver qui pouvait être absent, mais où on charge le tarif, le double tarif quand même. Est-ce qu'au plan de la rémunération, étant donné qu'il est reconnu qu'il doit y avoir deux personnes pour les



1
2 fonctions à un moment donné et une seule personne est
3 appelée à faire la même fonction. Est-ce qu'au plan
4 des relations industrielles c'est plus ou moins reconnu
5 que la rémunération donnée à une deuxième personne va
6 être quand même payée pour la personne qui prend la
7 charge des deux personnes? Avez-vous des cas comme ça
8 en relations industrielles?
9 R Ceux que j'ai mentionnés sont un peu
10 dans ce sens-là. C'est compris dans des prévisions et
11 c'est tel que je l'ai laissé entendre. Que ce soit
12 d'une ou des personnes ou qu'il y ait un équipage ou
13 qu'il serait deux personnes qui seront rémunérées,
14 même de fait, si seulement une personne remplit la
15 fonction, un moment donné c'est acquitté, c'est-à-dire
16 c'est acquit qu'on doit payer en double.
17 Q On vous a demandé des questions
18 bien préparées. Le pilote, au moment où il entreprend
19 son travail, est-ce que vous aviez des comparaisons
20 dans votre esprit auxquelles vous vouliez arriver?
21 R Oh non!
22 Q Mon confrère a référé au tableau
23 numéro 9 et vous a demandé d'insérer certains chiffres.
24 Je pense qu'il a fait des statistiques approximatives,
25 où il s'est permis de diviser le nombre de voyages
26 par pilote en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et
27 mil neuf cent soixante (1960) pour la circonscription de
28 Québec. Moi, j'en arrive à 4,000 navires divisé par
29 55.6 pilotes et si vous voulez faire le calcul ou me
30 croire sur parole, le résultat sera de 73 voyages par





pilote approximativement. Et, en mil neuf cent soixante (1960) le nombre de voyages sera de 92 voyages par pilote approximativement en postulant que le mot "navire" correspond à "voyage"?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez comparé, monsieur Cardin, l'évolution de gain d'un pilote avec l'évolution de salaire d'un premier officier, c'est bien ça?

R Oui.

Q Alors, s'il était indifférent de choisir le premier officier ou n'importe qui, apparemment, suivant ce que vous dites, pourquoi avez-vous choisi le premier officier?

R C'est parce que c'était un des postes qui était acceptable quant à la statistique du revenu et puis, j'ai pris un premier officier parce que c'était un des postes que je pouvais prendre. J'aurais pu en prendre peut-être d'autres qui apparaissaient après, mais j'ai pris le poste de premier officier parce qu'il était comparable et qu'il pouvait nous donner uneidée de l'évolution, comparer le revenu dans un même secteur.

Q Vous dites qu'il était comparable?

R C'est parce qu'il faisait partie du même secteur d'activités.

Q Suivant cette évolution du salaire du premier officier, est-ce que cette évaluation est



représentative de l'évolution du salaire dans le transport maritime au Canada?

R Je crois qu'à ce point de vue là, c'est passablement représentatif, parce que si on se réfère à l'indice de revenu pour l'ensemble des professions dans le secteur de transport par eau. Dans la même situation, d'ailleurs, vous allez voir que pour la même année, au lieu d'être 198.8 au point de vue de rémunération, c'est 199 ou quelque chose décelable. Enfin, ce sont des premières statistiques que j'ai trouvées, donc, j'ai cru qu'il s'agissait d'une représentation respective quant à la valeur, dans le milieu, dans l'évaluation des postes. C'est parce que si vous considérez la série globale de salaire, par exemple, dans le transport par eau, si vous prenez la publication: "traitements, salaires, heures du travail au Canada," pour mil neuf cent soixante et un (1961), qui donne les résultats pour l'année mil neuf cent soixante (1960)...

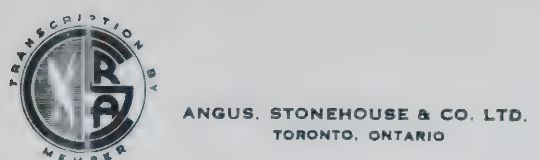
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q C'est le tableau numéro 6?

R Vous avez une évolution des salaires dans le transport par eau qui a fait un bond, un moment donné, jusqu'à 199.0 et je crois que réellement c'est représentatif.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:





Q Je vois que vous avez comparé le premier officier de l'Atlantique au Bas St-Laurent?

R Oui.

Q Est-ce que ce sont nécessairement des officiers de navires canadiens?

R Je ne saurais dire, là. Le premier officier, je pense, que c'était pour la catégorie fret et passagers, quelque chose comme ça.

Q Du registre canadien?

R Oui, dans les statistiques canadiennes.

Q Maintenant, savez-vous si ces statistiques-là indiquaient le coût du logement, de la nourriture fournie à un officier de la marine?

R Ca n'incluait pas ces choses-là, c'était le salaire pur.

Q Sans compter les bénéfices d'emplois et marginaux?

R D'ailleurs, les statistiques fédérales, quand on parle de salaire négocié comme tel, sans prendre en considération ce qui a été payé en nature ou sous forme d'ouvrage quelconque.

Q Est-ce qu'il y a une raison pour avoir pris cette catégorie de marins plutôt que de prendre les marins des Grands Lacs?

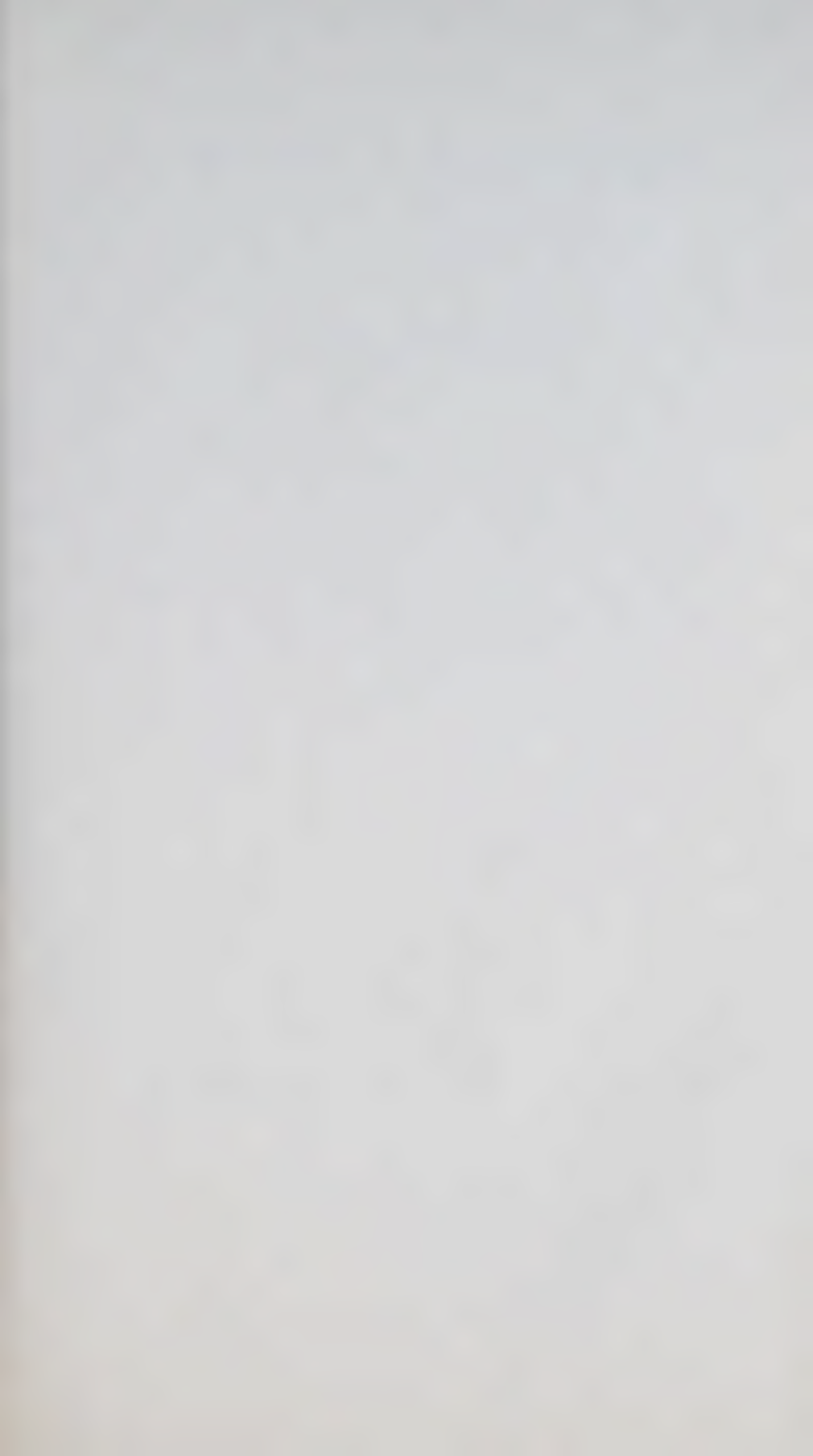
R C'est parce que là, au point de vue géographique, je crois qu'il est assez important de rapprocher autant que possible les éléments de comparaison au point de vue d'économie, en général, etc.





1
2 Q Lorsque vous comparez le pilote sur
3 le St-Laurent Central, ça se rapporte aux pilotes des
4 Grands Lacs?
5 R Oui.
6
7 - ET LE DEPOSANT NE DIT RIEN DE PLUS -
8
9 Je, soussigné, sténographe officiel,
10 étant dûment assermenté, certifie
11 par les présentes que la déposition
12 ci-dessus est la transcription exacte
13 et fidèle de mes notes sténogra-
14 phiques.
15 Maurice Guay
16 MAURICE GUAY
Sténographe Officiel.
17
18 ADVENANT 5:15 HEURES P.M., L'AUDIENCE
19 EST AJOURNEE AU LENDEMAIN MATIN,
20 11 OCTOBRE 1963.
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30







ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 78

DATE:

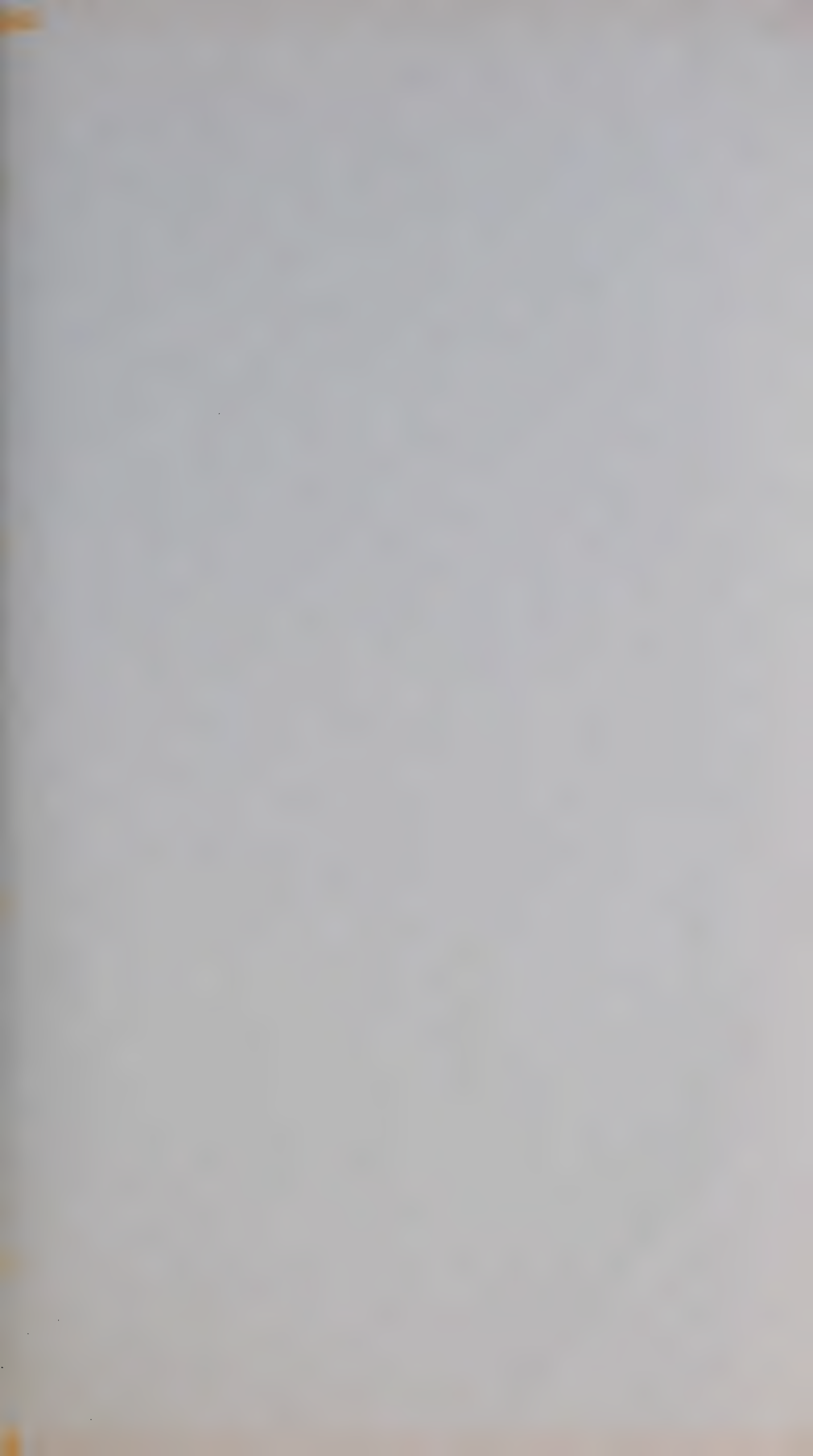
11 octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383











ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 C A N A D A

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président
6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10 Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

11 Me MARC LALONDE, c.r.,
12 procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
13 procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
14 procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
15 procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

16 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

17 Me J. MAHONEY,
18 procureur de la Dominion Marine Association:

19 Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

20 Me R. MACGILLIVRAY,
21 procureur du ministère des Transports:

22

23

24

25 VOLUME 78 - Page 3,896 à 3,906

26

27 SEANCE DU 11 OCTOBRE 1963 - TEXTE FRANCAIS.

28

29

30





1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30

I N D E X





1 C A N A D A

2
COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.
3

4
PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président
5
Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
6
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, secrétaire
7

8

9

10

11
Le onzième jour d'octobre, l'an mil
12
neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:
13

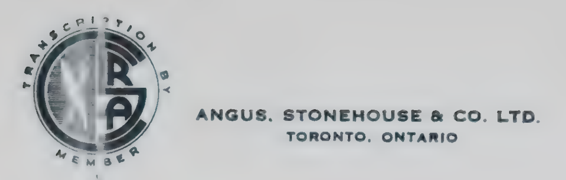
14
Me JEAN BRISSET, c.r.,
15
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
16
My Lord, before we start the pro-
17
ceedings...
18
(recuilli par mademoiselle Reeves,
19
sténographe)
20

21
Me MARC LALONDE, c.r.,
22
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
23
It remains to be proven...
24

Capitaine GASTON ROUSSEAU -
25
RE-ENTENDU.
26

27
Mr. J. MAHONEY,
28
pour la Dominion Marine Association:
29
Mr. Chairman, I had two questions to
30
put to Captain Rousseau.





1
2 Me MAURICE JACQUES,
3 pour la Commission:
4 I have no objection to going first.
5
6 L'an mil neuf cent soixante et trois,
7 le onzième jour d'octobre, a comparu:
8
9 GASTON ROUSSEAU, capitaine, et qui
10 est assermenté par le secrétaire de la Commission
11 d'Enquête.
12
13 LE PRESIDENT:
14 Q Voulez-vous donner vos nom et prénom
15 pour les fins du dossier?
16 R Gaston Rousseau.
17 Q Vous êtes pilote dans la circonscrip-
18 tion de Québec et vous êtes aussi président de la Corpo-
19 ration des Pilotes de Québec?
20 R C'est exact.
21 Q Maintenant, lors du contre-interro-
22 gatoire de monsieur Bédard, il a été question d'un télé-
23 gramme qui aurait été envoyé à tous les navires, le
24 six (6) avril mil neuf cent soixante et deux (1962);
25 avez-vous obtenu copie de ce télégramme?
26 R Pas encore, je l'ai demandé, on
27 est supposé me le faire parvenir aussitôt que possible;
28 peut-être que ça sera aujourd'hui.
29
30 Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:





1
2 Q Toujours lors du même examen de
3 monsieur Bédard au sujet de la pièce 754 qui est le
4 mémoire présenté par la Fédération des Pilotes du St-
5 Laurent, au mois de juin mil neuf cent soixante (1960),
6 voulez-vous brièvement donner la table de matières?
7 R Oui, je la connais.
8 Q Voulez-vous m'indiquer dans ce
9 tableau de matières, en vous référant aux lettres sous
10 le titre "Main problems", indiquer les problèmes qui
11 s'appliquaient qu'au district de Québec?
12 R "B.C.E.", je ne me rappelle pas ce
13 que c'est, il faudrait que je regarde.
14 Q Vous pouvez consulter l'exhibit si
15 vous voulez?
16 R "F ", aussi.
17 Q Je ne sais pas si vous avez bien
18 compris ma question, mais je voudrais que vous m'iden-
19 tifiez les problèmes qui s'appliquent seulement au
20 district de Québec. Le paragraphe " F " se lit comme
21 suit: "Delays brought by the Department of Transport...
22 pilotage problems."
23 R Oui, c'est bien ça.
24 Q Ca ne s'applique qu'à Québec?
25 R Ca s'applique à Québec aussi.
26 Q Je veux savoir si ça s'applique
27 uniquement à Québec?
28 R Oh, il va falloir que je recommen-
29 ce, alors, il y a le " C ".
30 Q Qui se lit ainsi: "Rejection by the



1
2 Department of Transport of the adjustment of pilotage
3 dues... new system of grading." C'est ça?
4 R Oui.
5 Q Est-ce que cet item a été inclus dans
6 le mémoire de la Fédération à la demande de la Corpora-
7 tion des Pilotes de Québec?
8 R A la demande, ça doit être certaine-
9 ment oui. Je ne sais pas si la demande a été faite par
10 écrit ou verbalement, mais je suis sûr que ç'a été
11 enregistré là, et c'est parce que nous l'avions demandé.
12 Q Maintenant, à la suite du témoigna-
13 ge de monsieur Bédard, j'étais sous l'impression que la
14 Fédération ne s'occupait seulement des problèmes d'in-
15 térêt général, et non pas des problèmes strictement
16 locaux. Est-ce que mon impression est bonne?
17 R Oui, elle est assez bonne et c'est
18 que ce problème-là était un problème qui était, je
19 l'admets, local, mais que nous avons cru bon d'insérer
20 dans notre mémoire ici parce qu'il est important.
21 Q Est-ce que ce serait parce que
22 l'état présenté par la Fédération qui représente en
23 somme les pilotes des Escoumains jusqu'à Kingston, que
24 sa présentation aurait plus de poids?
25 R Oh, je ne saurais dire quand cet
26 item est venu en discussion avec monsieur le ministre
27 ou si c'est nous-mêmes de Québec qui en avons discuté.
28 Q Mais c'est dans le mémoire de la
29 Fédération?
30 R Oui.



Q J'aurais voulu poser quelques questions sur le pilotage d'hiver, à monsieur Bédard, et on m'a référé à vous. Voulez-vous nous indiquer comment ce problème est venu à la surface, sauf de le mettre peut-^etre à date et qui s'applique au pilotage d'hiver, c'est-à-dire, deux pilotes à bord d'un navire, une pratique a été suivie depuis plusieurs années, même avant les mentions qui ont été faites dans la preuve?

R Oui, c'est bien ça, apparemment, c'est-à-dire, auparavant on assignait un deuxième pilote à bord d'un navire, mais ce n'était pas officiel, c'est-à-dire, quand un deuxième pilote voulait embarquer à bord, il embarquait pour donner un coup de main à son confrère. Ceci se faisait, à partir, auparavant, ceci se faisait à partir du dix-neuf (19) novembre à minuit, c'est-à-dire le vingt (20) au matin.

Q Quand on enlevait les bouées à cette date-là?

R Oui, à peu près.

Q Est-ce qu'il y a quelque chose qui est contenu dans les règlements?

R Non, ce n'est pas dans les règlements et ce n'était pas un règlement, ceci était une entente avec les armateurs qu'un deuxième pilote montait à bord le vingt (20). On lui donnait une certaine rémunération que le pilote collectait lui-même, en faisait la collection lui-même. C'était, je crois, dans le temps, $40.00 par voyage et puis on a augmenté le montant à $50.00 quelques années avant l'établissement du système





1
2 où il y a maintenant des règlements à ce sujet-là.
3 Q Savez-vous à quelle date à peu près
4 ce système a été mis en vigueur; le système dont vous
5 venez de parler?
6 R Le nouveau système?
7 Q Non, le vieux?
8 R Non, je ne saurais dire, mais je
9 sais que ça existe depuis nombre d'années.
10 Q Quand vous êtes devenu pilote, est-
11 ce que ça existait?
12 R Oui, dans le temps, ça existait, on
13 donnait au deuxième pilote $25.00.
14 Q Maintenant, suivant la preuve toujours,
15 le problème est devenu litigieux puisque des représen-
16 tations ont été faites?
17 R C'est-à-dire, comme je disais tout
18 à l'heure, il n'y avait aucun règlement qui régissait
19 le deuxième pilote à bord d'un navire, le deuxième
20 pilote à bord d'un navire, si vous voulez, au point
21 de vue de navigation, était une fonction double et nous
22 avons voulu mettre cette fonction, c'est-à-dire cette
23 question au clair et nette.
24 Q Vous souvenez-vous, quand vous
25 avez approché en premier lieu, soit la Fédération des
26 Armateurs, soit le ministère des Transports à ce sujet?
27 R Je crois qu'il en avait été question
28 avant mil neuf cent soixante (1960).
29 Q Avant mil neuf cent soixante (1960)?
30 R Je le crois, mais je ne sais pas





1
2 s'il y a eu de la correspondance à ce sujet-là.
3 Q Quand ce problème a-t-il été réglé
4 définitivement; vous souvenez-vous de la date approxi-
5 mative?
6 R Je crois que ç'a été réglé tard en
7 mil neuf cent soixante (1960).
8 Q Dans la même année?
9 R Oui, mil neuf cent soixante (1960).
10 Q Est-ce que cela aurait été réglé
11 en même temps par l'entente du dix-huit (18) octobre
12 mil neuf cent soixante (1960)?
13 R Oui, octobre mil neuf cent soixante
14 (1960).
15 Q Il a été question du "Guild" durant
16 l'examen de Me Langlois. Voulez-vous me dire si les
17 membres de votre corporation sont obligatoirement membres
18 du Guild?
19 R Les membres de la Corporation et
20 de l'Association?
21 Q Est-ce qu'ils sont obligatoirement
22 membres du Guild?
23 R C'est bien ça.
24 Q Qu'est-ce qui arriverait si quel-
25 qu'un démissionnait du Guild?
26 R Quelqu'un en particulier, voulez-
27 vous dire?
28 Q Oui.
29 R C'est que c'est prévu dans nos
30 règlements que les membres de la Corporation et de



l'Association sont membres du Guild.

Q Alors, il n'y a pas moyen de démissionner du Guild?

R Il faudrait que je réfère aux documents, aux règlements (le témoin consulte les règlements). Voulez-vous que je lise l'article?

Q Vous référez aux règlements de l'Association des Pilotes?

R Oui, des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval.

Q Quel article?

R C'est-à-dire qu'il y a eu un amendement à la clause 30, le dernier paragraphe. Le nouvel amendement en force le vingt-neuf (29) janvier mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et je cite: "Le bureau de direction de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval devra payer chaque année à Canadian Merchant Service Guild, pour le bénéfice et l'avantage de l'Association des Pilotes et tous ses membres en général, la cotisation afférente à l'admission comme membre du Canadian Merchant Service Guild et tous les membres de l'Association des Pilotes et il est entendu que le paiement de cette cotisation au montant de $48.00 par membre, ou tout autre montant, moindre ou plus élevé, qui sera de temps à autre fixé par Canadian Merchant Service Guild, sera basé en totalité sur le nombre entier des membres de l'Association des Pilotes, même dans le cas où un membre désirerait ne pas se prévaloir du privilège accordé à tous les

1
2 membres par le paiement global de cette cotisation."
3 Q Si je comprends bien, cet article-
4 là, et vous me corrigerez si ce n'est pas l'interpréta-
5 tion que vous lui donnez, c'est qu'un pilote peut fort
6 bien refuser d'être membre du Guild, mais la cotisation
7 doit être payée quand même?
8 R Bien...
9
Me MARC LALONDE, c.r.,
10 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
11 Le texte parle par lui-même, Votre
12 Seigneurie.
13
14 LE PRESIDENT:
15 Vous posez une question d'interpré-
16 tation, vous pouvez laisser ça en
17 suspens sur ce point ici.
18
Me MAURICE JACQUES,
19 pour la Commission:
20 Q Je vous réfère au règlement de
21 la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, l'article
22 86 et je vais le lire. L'article 86 du Canadian Mer-
23 chant Service Guild:
24
25 "La Corporation verse à Canadian
26 Merchant Service Guild, pour le bénéfice et l'avantage
27 de la Corporation, et de tous ses membres en général,
28 toute cotisation afférente à la qualité de membre du
29 dit Canadian Merchant Guild pour chacun des membres de
30 la Corporation, indépendamment du fait quand il y a



quelques uns de ceux-ci ne désirent pas se prévaloir des bénéfices accordés à tous les membres de la Corporation, par le paiement global de cette cotisation."

A votre connaissance, est-ce qu'il y a des membres de votre Corporation qui ont démissionné du Guild?

R Aucun.

Q En aucun temps depuis que vous êtes officier soit de la Corporation ou de l'Association?

R Non.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Au sujet des messages dont vous faisiez mention tout à l'heure?

LE TEMOIN:

R Oui, à ce sujet, j'ai aussi demandé au secrétaire à Québec la liste des navires qui ont reçu ce message, à qui nous les avons envoyés et on devrait reçevoir ça aujourd'hui, je crois.

Me J. MAHONEY,
pour la Dominion Marine Association:

Q Captain Rousseau, I am reading over the transcript of prior evidence.

(et le restant de cette audience pour toute la journée, où il s'agit de l'interrogatoire du capitaine Rousseau, est en anglais et recuilli

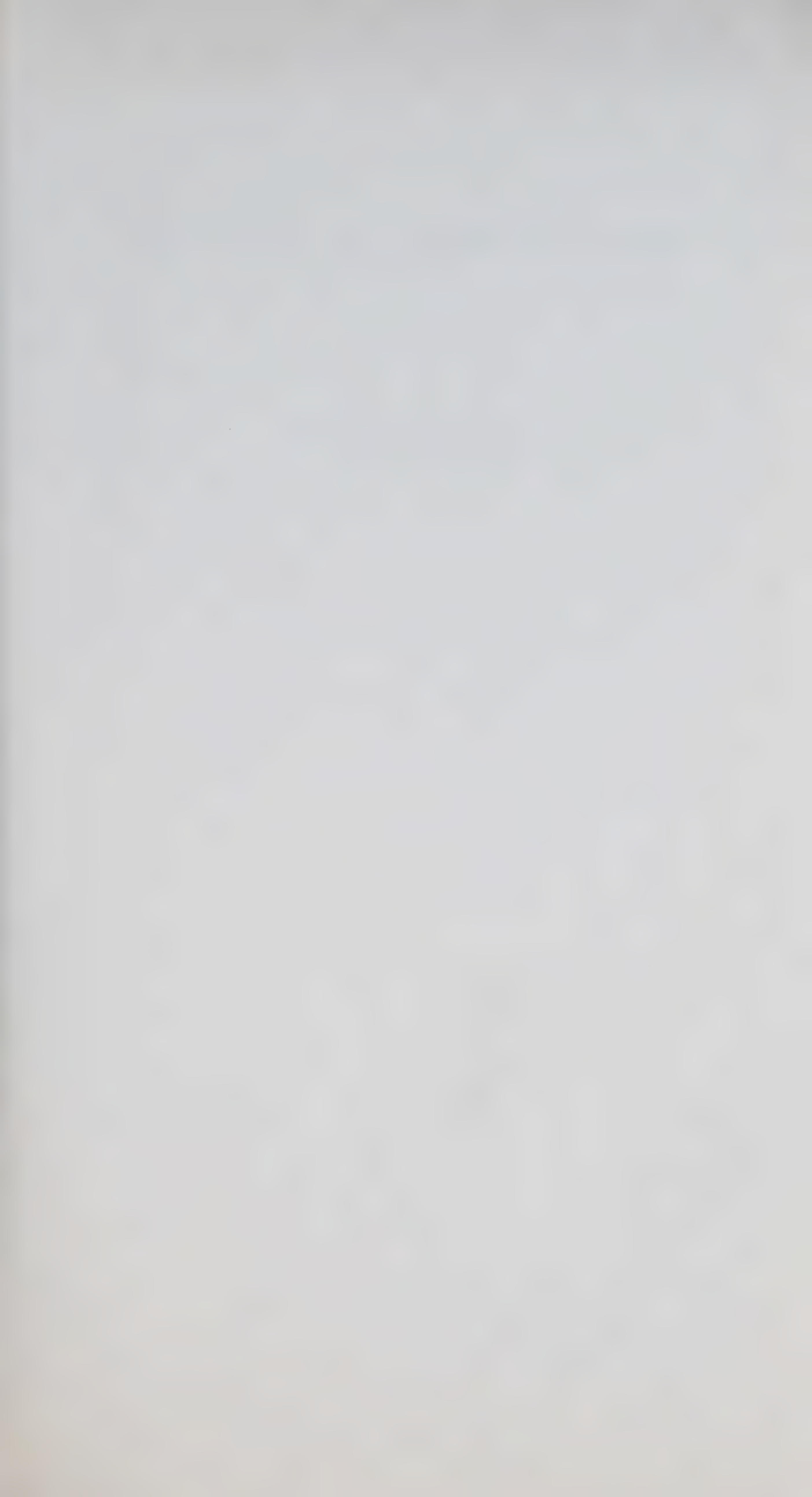




1
2 par les sténographes de langue
3 anglaise).
4
5 - ET LE DEPOSANT NE DIT RIEN DE PLUS -
6
7 Je, soussigné, sténographe officiel,
8 étant dûment assermenté, certifie par
9 les présentes que la déposition ci-
10 dessus est la transcription exacte
11 et fidèle de mes notes sténogra-
12 phiques.
13
14 MAURICE GUAY
Sténographe Officiel.

15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30







ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL P. Q.

VOLUME No.:	DATE:
79 F	18 november 1963
80 F	19 november 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 CANADA

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

4

5

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
6 Président

7 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
8 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

9

---

10 Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

11

Me MARC LALONDE, c.r.
12 Procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
13 procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
14 procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la
Voie Maritime du St-Laurent,
15 procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

16 Me JEAN RICHARD pr Me LEOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

17

Me COLLIN MASON pro Me J. MAHONEY,
18 procureur de la Dominion Marine Association:

19 Me JEAN BRISSET, c.r.
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

20

Me R. MAGGILLIVRAY,
21 procureur du ministère des Transports:

22

23

24

25 VOLUME 79 - Page - 3907 à 4000

26

27

TEXTE FRANCAIS _ SEANCE DU 18 NOV. 1963.

28

29

30





I N D E X

SEANCE DU 10 NOVEMBRE 1963

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30





C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUTE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. REWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-huitième jour de novembre de l'an mil neuf cent soixante et trois.

TEMOIGNAGE DE MONSIEUR JACQUES GENDRON, âgé de 44 ans, gérant de Mc-Allister Compagny, demeurant à Montréal.

LE TEMOIN EST TOUT D'A-BORD INTERROGE EN ANGLAIS.

INTERROGE PAR Me JEAN LA-LONDE:
Pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q- Capitaine, Gendron, cette enquête que vous faisiez alors que vous étiez inspecteur régional, est-ce que c'était une enquête se rapportant au pilotage exclussivement ou si c'était une enquête qui examinait la responsabilité générale dans le cas d'une tel accident?

R- Toutes les enquêtes qui étaient





1 faites alors que j'étais à Montréal, concernaient
2 purement la responsabilité du pilote en premier
3 lieu, mais dans ces considérations et dans mes
4 opinions, il fallait nécessairement que lorsque
5 c'était sur la responsabilité, il me fallait avoir
6 toute personne ou tout témoin qui était sur le na-
7 vire.
8 Q- Maintenant ces considérations
9 que vous conseilliez, concernant la responsabilité
10 de toute personne telle qu'officier, capitaine et
11 ainsi de suite, est-ce qu'elles étaient pûrement
12 marginales dans votre rapport, en ce sens que vo0
13 tre rapport ne servait pas de base à uneenquête ou
14 sanction ultérieure contre les officiers de navire?
15 R- En autant que je sache, si mes
16 opinions n'étaient pas marginales ou n'auraient pas
17 été marginales seules, si on avait eu affaire avec
18 des capitaines ou des officiers canadiens, ou des
19 canadiens sur les navires dans le cas d'enquêtes
20 que j'ai faites, la plupart du temps c'était sur-
21 tout sur qui on avait pas juridiction.
22 Q- Est-ce que vous avez eu connais-
23 sance de cas où vous auriez fait disons des consi-
24 dérations techniques quant à la conduite de certains
25 officiers canadiens par exemple?
26 R- Oui, très malheureusement
27 dans la plupart de mes rapports.
28 Q- Vous ne vous rappelez-vous pas
29 est-ce que vous vous rappelez quand, à la suite de
30 vos rapports, une enquête ultérieure aurait été fai-





1 te à l'endroit d'officiers ou de capataines canadiens?
2 R- Non, seulement je me rappelle
3 pas qu'on m'en ait affirmé le contraire.
4 Q- En aucun sens, il n'y en a pas
5 eu?
6 R- Non.
7 Q- Est-ce que quand vous enquêtiez
8 à bord d'un navire, soumis dans les premiers temps
9 au capitainre Lesley, votre opinion, est-ce que
10 vous étiez généralement seul?
11 R- La plupart du temps J,étais seul.
12 Q- Et ces notes que vous dictiez,
13 vous dites qu'autant que possible, elles étaient
14 quand même faites subséquemment à votre enquête
15 lors de votre retour à votre bureau, n'est-ce pas?
16 R- Oui.
17 Q- Et est-ce que vous preniez tout
18 à la main, durant qu'on répondait aux questions que
19 vous posiez, c'´tait pris d'abord pour votre rapport?
20 R- En premier lieu, j'essayais d'é-
21 crire, il fallait quej'écrive la réponse des témoins
22 et une partie des questions que je posais, lorsque
23 je retournais au bureau, habituellement, j'avais
24 une série de cent questions, ou des deux cents ques-
25 tions à récrire, et j'avais les réponses quasiment
26 complètes que j'écrivais à la main, mais les ques-
27 tions je les reprenais, parce que j'avais lesens
28 de l'histoire, et je reprenais les questions, et je
29 les écrivais moi-même.
30 Q- Est-ce qu'il y avait des raisons





1 particulières dans tous les cas que vous ne notiez
2 pas les témoins sous serment lors de votre enquê-
3 te?
4 R- Non la seule raison, je pense,
5 la seule réellement qui est rapport à mon rapport
6 sur les renseignements et que je peux me rappe-
7 ler, c'est la raison de difficulté de langage.
8 Q- Mais je m'excuse, je ne com-
9 prends pas ceci, en cas de la raison de difficulté
10 de langage, vous auriez été obligé ou empêché de
11 mettre sous serment un témoin?
12 R- Je trouvais assez difficile, je
13 trouvais que ça aurait pu encore être difficule dans
14 le cas d'un témoin que j'aurais questionné, un té-
15 moin quelconque qui ne parle que très peu l'anglais
16 ou très peu le français de lui faire répondre sous
17 serment à des questions que je comparais plus tard
18 et qui probablement aurait peut-être pas compris,
19 ou que moi je n'aurais pas compris la réponse.
20 Q- Est-ce que vous avez jamais
21 senti le bésoin ou utilisé les services d'un inter-
22 prête dans des cas comme ceux là?
23 R- Non, si on se servait d'inter-
24 prête, on s'en servait d'un interprête lorsque des
25 enquêtes étaient formelles, j'avais demandé un in-
26 terprête dans certains cas, et on a pensé que c'é-
27 tait trop dispendieux.
28 Q- A qui aviez-vous demandé un
29 interprête?
30 R- J'avais demandé ça monsieur, à





1 mes supérieurs à Ottawa.
2 Q- Quelle est la réponse que vous
3 avez obtenue d'Ottawa, dans ce cas?
4 R- Ce que je tiens à dire, c'est
5 qu'on s'est occupé d'en avoir, d'en trouver un peu
6 plus tard qui étaient en fait volontaires, sans ré-
7 munétration.
8 Q- Ces interprêtes que vous obte-
9 niez , des volontaires, en question, est-ce que c'é-
10 tait du personnel à bord du navire?
11 R- Non, habituellement c'était du
12 personnel qui appartenait à certaines agences de
13 Montréal, comme les agences grecques, ou d'autres.
14 Q- Et ces interprêtes, est-ce qu'il
15 est déjà arrivé, qu'ils aient été de la même agence
16 que celle utilisée par le navire?
17 R- Non, on s'assurait que la per-
18 sonne qui faisait l'interprétation n'était pas atta-
19 chée à ce navire ou aux autres témoins.
20 Q- Est- ce que ces interprêtes ont
21 été sous serment?
22 R- Oui, on faisait, on les plaçait
23 sous serment avant l'enquête comme interprête.
24 Q- A chaque fois?
25 R- Oui je pense bien.
26 Q- Et est-ce que dans un cas, un
27 interprête était sous serment et que les témoins
28 ne l'étaient pas?
29 R- Excusez, je n'ai pas compris.
30 Q- Est-ce qu'il y a un cas, où l'in-





1 terprête était sous serment et que le témoin ne
2 l'était pas?
3 R- Non.
4 Q- Vous comprenez?
5 R- Non, c'est-à-dire, je n'aurais
6 pas eu...si lorsque j'avais un interprête, je pla-
7 çais le témoin sous serment, certainement, parce
8 qu'à ce moment là, il avait toujours la chance de
9 s'expliquer et de dire qu'est-cequ'il voulait, c'est
10 lorsque j'allais sur un navire, et que j'avais per-
11 sonne pour m'aider.
12 Q- Est=ce que l'utilisation de ces
13 interprêtes n'a été faite que vers la fin de votre
14 service?
15 R- Non, ça a été fait au commen-
16 cement lors des enquêtes formelles. Lors d'enquê-
17 te formelle, il avait été question du cas d'interprêt-
18 te parce que c'était nécessaire, mais lors d'enquê-
19 te ordinaire, on trouvait en premier lieu, qu'est-
20 ce qui c'était passé, et je pense que c'était un pe-
21 tit peu plus tard, qu'on a demandé de prendre des
22 interprêtes.
23 Q- Est-ce qu'il y avait beaucoup
24 d'enquêtes formelles dans les accidents, ou si
25 dans les grandes règles ce n'était pas sous forme
26 d'énquête préliminaire?
27 R- La grande règle préliminaire
28 et sur le grand nombre de compagnies qui était
29 assez imposant, je me rappelle de cinq ou six
30 enquêtes formelles.





1 Q- Et dans les autres cas qu'est-
2 ce qui se passait?
3 R- Dans les autres cas, c'était
4 des enquêtes préliminaires.
5 Q- Dans les cas des enquêtes for-
6 melles qui ont eu lieu, qui décidait qu'il y aurait
7 enquête formelle?
8 R- Habituellement c'était le sous-
9 ministre, c'est-à-dire que sous ma recommanda-
10 tion, je demandais une enquête formelle, alors on
11 envoyait des détails au sous-ministre, et la répon-
12 se revenait signée par la sous -ministre.
13 Q- La demande d'enquête formelle
14 vous la faisiez à la suite de quoi?
15 R- Moi je me basais sur le rapport
16 sur les dommages matériaux, causés au navires et
17 d'autres détoriations ainsi que le degrès de respon-
18 sabilité du pilote dans cet accident là, et à la sui-
19 te de certains accidents où je pensais qu'une enquê-
20 te formelle était nécessaire, je le recommandais.
21 Q- Pourriez-vous expliquer à la
22 Commission, comment vous procédiez pour une enquê-
23 te formelle à Montréal, par opposition à une enquê-
24 te préliminaire , vous avez expliqué tout à l'heure...
25 parce que toutes vos explications antérieures se
26 rapportaient aux enquêtes préliminaires, n'est-
27 ce pas?
28 R- Oui.
29 Q- Pourriez-vous nous expliquer
30 à messieurs les Membres de la Commission la pro-





1 cédure pour une enquête formelle à Montréal?
2 R- A la suite de notre recommanda
3 tion, le sous-ministre acceptait ou rejetait, mais
4 lorsqu'il acceptait une enquête formelle, puis on
5 demandait la permission de référer au commissai-
6 re quand ça intéréssait une personne qui était nom-
7 mée par le ministre d'après la Loi de la Marine
8 Marchande, et il y avait une personne qui était
9 nommée pour faire enquête et cette personne là,
10 informait les témoins ainsi que les pilotes concer-
11 nés de la tenue de l'enquête, de la date de l'enquê-
12 te, de l'heure de l'enquête, et du lieu, et tout le
13 monde était convoqué à cette heure là, et tout le
14 monde était rendu pour cette heure là, et le com-
15 missaire était aidé d'un avocat du Département des
16 Transports et les Pilotes étaient représentés par
17 leur aviseur légal, et ainsi le témoin était appelé
18 par l'avocat du Département des Transports , il
19 était question, et il avait les contre-questions.
20 Q- C'était le contre-interrogatoi-
21 re?
22 R- Le contre-interrogatoire de la
23 même façon, par les deux parties, tout au moins
24 ils avaient l'opportunité de savoir qu'est-ce qui
25 c'était passé, le commissaire demandait les ques-
26 tions et s'il n'était pas satisfait des réponses, son
27 avocat avait le droit de demander afin d'avoir plus
28 d'explications.
29 Q- Je voudrais revenis maintenant
30 à l'enquête préliminaire, est-ce que dans chaque



1 cas, où vous montiez à bord d'un navire faire en-
2 quête, vous envoyiez un avis écrit ou téléphonique
3 au pilote concerné, lorsque vous alliez dans ces
4 cas de "fact findings" mentionnés?
5 R- Je pense que c'était plutôt le
6 contraire, Me Lalonde. La plupart du temps, le
7 pilote nous ne l'informions pas, et c'était à l'occa-
8 sion où le pilote était chez lui, soit à Trois-Riviè-
9 res, ou à Montréal, ou à Québec, et lorsque le ba-
10 teau était parti on allait voir le pilote avant .
11 Q- Et ces projets de réglèment,
12 vous ont été fournis en 1962, avez-vous dit, est-
13 ce qu 'il était, est-ce que c'était la première rè-
14 gle de procédure proposée par le Ministère, que
15 vous aviez jamais reçue?
16 R- Je ne peux pas dire que c'était
17 la première, mais c'était certainement la premiè-
18 re directive générale que moi j'ai reçu.
19 Q- Maintenant supposons que vous
20 aviez un bateau qui n'utilise pas le service d'un pi-
21 lote dans la Voie Maritime du St-Laurent et que ce
22 navire étrangér est eu un accident, qui n'implique
23 pas un autrenavire qu'est-ce qui se passait dans de
24 tel cas?
25 R- L'accident nous était rapporté
26 à nous la plupart du temps, à travers le surveillant
27 local.
28 Q- Le surveillant local de pilotage?
29 R- Oui de Conswall ou de Montréal
30 ou ailleurs.





1 Q- Excusez mais même dans le cas
2 d'un navire qui n'avait pas de pilote à bord?
3 R- Même dans le cas d'un navire
4 qui n'avait pas de pilote à bord, quand c'était dans
5 le fleuve St-Laurent, et à ce moment là, même s'il
6 n'avait pas de pilote à bord, nos surveillants sa-
7 vaient après un bout de temps où avait eu lieu l'ac-
8 cident et à la suite de quoi, et cet accident nous
9 était rapporté par le chef du service nautique et
10 du pilotage, et lui décidait s'il devait avoir enquê-
11 te ou non.
12 Q- Et ce chef du service nautique
13 était à Ottawa?
14 R- Oui le Capitaine Slocombe.
15 Q- Comment le surveillant local
16 apprenait-il ces accident?
17 R- Comme je vous l'ai fait remar-
18 quer, nous avions un système de directive et le rap-
19 port entrait et on a eu affaire à un système de cana-
20 lisation et de quarantaine et dans très peu de
21 temps rentrait le rapport qui venait disons de la
22 Voie Maritime et en fait notre surveillant lui, nous
23 avertissait dès qu'il apprenait chaque accident.
24 Q- A votre connaissance est-ce qu'-
25 il existait une procédure régulière concernant les
26 rapports d'accidents de tout navire même sans pilo-
27 te sur le Fleuve St-Laurent?
28 R- La procédure régulière existait
29 sur les navires qui ont un pilote est que le pilote doit
30 informer immédiatement le service des signaux et





1 on a pas de trouble là-dessus.
2 Q- Est-ce qu'il y a des dispositions
3 réglementaires?
4 R- Parce que le pilote est à bord
5 oui, mais quand le navire est sans pilote, on l'ap-
6 prend, je pense bien, c'est accidentellement.
7 Q- Et à votre connaissance, il
8 n'existe pas de règle formelle, qui soit de nature
9 à reprocher ces accidents où un organisme officiel
10 quelconque?
11 R- A ma connaissance, non.
12 Q- Alors j'imagine qu'un navire
13 qui part et qui s'échouait cinq fois, et qu'il repar-
14 te et sans l'aide de personne, il s'est dégagé lui-
15 même et continu son voyage, c'est possible?
16 R- Ce serait très hypothétique, il
17 y aurait toujours un pilote qui va passer là tous
18 les dix minutes, et qui aura l'occasion de débar-
19 quer à Trois - Rivières, ou enfin le lendemain à
20 Québec et on le saura, hypothétiquement, il se pour-
21 rait qu'un bateau s'échoue, et que personne le sa-
22 che.
23 Q- Maintenant ces rapports que vous
24 faisiez à Ottawa, après la...pour enquête, est-ce
25 que vous receviez subséquemment des demandes
26 de la part d'Ottawa pour des informations supplé-
27 mentaires par exemple?
28 R- Je ne dirais pas subséquemment.
29 Q- Et, est-ce que la décision é-
30 tait généralement rendue à ce sujet?







1 R_ Là, je ne comprends pas exac-
2 tement ce que vous voulez dire, dans quel cas?
3 Q- Disons qu'on décidait de suspen-
4 dre un pilote à la suite d'un rapport d'un accident,
5 dans quel délais cette décision était-elle prise gé-
6 néralement?
7 R- Le délais entre le moment de
8 l'accident et le moment de la suspension, .
9 Q- Prenons plutôt le moment où
10 vous avez fait votre rapport et le moment de la sus-
11 pension?
12 R- Des mois.
13 Q- Pouvez-vous dire plusieurs
14 mois?
15 R- J'ai vu des cas, près de neuf
16 mois, et douze mois.
17 Q- Et à t-il été à votre connais-
18 sance que des pilotes ont été suspendus de cette
19 façon après plusieurs mois, pouvant aller jusqu'à
20 une douzaine, et une quinzaine de mois, et que la
21 seule nouvelle qu'il y ait eu à ce sujet, ait été leur
22 lettre de suspension à la suite de votre enquête?
23 R_ Je pense que je peux m'en rap-
24 peler d'un.
25 Q- Et est-ce qu'avant de faire ce
26 rapport à Ottawa sur votre enquête préliminaire,
27 dans tous les cas, il y ait suspension de pilote?
28 R- Pas dans tous les cas, il y a
29 eu des cas où il n'a pas été suspendu.
30 Q- Et il y avait des raisons parti-





1 culières pour lesquelles le pilote n'a pas été sus-
2 pendu pour un accident, vous faisiez ces rapports
3 là?
4 R- Lorsque sur une enquête préli-
5 minaire, je m'appercevais que je ne pouvais trou-
6 ver aucune faute du pilote, le rapport était envoyé
7 à Ottawa avec ma recommendation en disant que je
8 ne pouvais voir, que lepilote ait été en faute, et
9 on devait le passer en filière.
10 Q- Lorsque vous avez été promu à
11 Ottawa et vous avez dit que vous avez étendu votre
12 chaumps d'activites à tout le Canada, en ce qui
13 concerne les enquêtes en matière d'accidents, est-
14 ce que cette enquête était encore limitée aux acci-
15 dents ayant rapport avec l'opération du pilotage?
16 R- Non.
17 Q- Est-ce que vos pouvoirs é-
18 taient étendus à tous les officiers de navires cana-
19 diens?
20 R- C'est-à-dire que les enquêtes
21 que je faisais lorsque je suis allé à Ottawa concer-
22 naient tous les accidents qui pouvaient avoir lieu
23 avec pilote, sans pilote, tous les accidents.
24 Q- Les enquêtes qui avaient lieu
25 sur le Fleuve St-Laurent après votre nomination
26 par Ottawa, est-ce qu'elles ont été surtout faites
27 par vous même, ou si elles ont été faites par le
28 surintendant régional et les surintendants locaux
29 les enquêtes préliminaires?
30 R- A la suite de tous les accidents





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 supposons que le surveillant local avait fait une
2 petite enquête lui-même, pour voir si on avait
3 besoin d'une enquête plus loin ou non, son rapport
4 était envoyé au surintendant régional qui lui, si
5 nécessaire, et ensuite moi c'était sur recommenda-
6 tions du surintendant régional que je faisais ces en-
7 quêtes là, s'il y avait lieu d'en faire, selon ces
8 pensées à lui.
9 Q- Et est-ce que le surintendant
10 régional, avait fait lui-même à ce moment là une
11 enquête préliminaire qui tenait de début sur ces
12 matières quand vous étiez à Montréal?
13 R- Parce que lui pouvait se rendre
14 sur le navire, et dans la plupart du temps, je prends
15 disons un échouement, et qu'on recommande une en-
16 quête plus longue et plus détaillée.
17 Q- Lorsque vous avez été nommé
18 par Ottawa, je constate donc que vos pouvoirs ont
19 été élargis, sur certains aspects, est-ce que vous
20 aviez pas aussi à voir par ailleurs avec le pilotage
21 sur d'autres aspects que les accidents maritimes?
22 R- Oui je suis arrivé à Ottawa au
23 mois de décembre 1961, si je me rappelle bien, et
24 à aller jusqu'à mai 1962, 1961 ou 1962, j'ai arrivé
25 à Ottawa en décembre 1962, jepense.
26 Q- Ce serait décembre 1961, est-
27 ce que nous sommes en décembre 1962?
28 R- En décembre 1961, c'est ça, je
29 suis arrivé à Ottawa en décembre 1961, et je tra-
30 vaillais comme enquêteur maritime lorsque j'étais





1 obligé de faire des enquêtes, et avec les officiers
2 du pilotage, en d'autrs temps, jusqu'au mois de
3 mai après.
4 Q_ Jusqu'au mois de mai 1963?
5 R- Oui.
6 Q_ Lorsqu'on vous a demandé d'al-
7 ler à Ottawa, je dois comprendre qu'il y avait d'a-
8 bord une augmentation de salaire qui vous était
9 offerte?
10 R- Oui.
11 Q_ Et est-ce qu'on vous avez lais-
12 sé entendre aussi que vous aviez un rôle à jouer
13 dans l'administration du pilotage à Ottawa?
14 R- Avant, quand on a communiqué
15 avec moi, pour me demander si cette position m'in-
16 téressait ou non, après j'ai demandé à mon surin-
17 tendant,le capitaine Jones, je l'avais informé que
18 je n'avais pas d'objectionà m'en aller comme enquê-
19 teur maritime, en autant que je ne serais pas lésé
20 et en autant que je m'occuperais de pilotage encore.
21 Q- Quelle était la réponse obtenue
22 à l'époque?
23 R- Le capitaine Jones m'avait as-
24 suré que je m'occuperait de pilotage régulièrement.
25 Q- Et en temps que commissaire
26 et officier enquêteur, dans les accidents maritu-
27 mes à qui faisiez-vous rapport?
28 R- Au Capitaine D.R. Jones, surin-
29 tendant des pilotes.
30 Q- Est-ce que le poste que vous





1 avez rempli à Ottawa lors de votre nomination,
2 était occupé antérieurement par quelqu'un d'autre?
3 R- Non.
4 Q- Il s'agissait d'une nouvelle
5 fonction crée spécialement?
6 R- Oui.
7 Q- Par ailleurs vous étiez dans
8 la situation si je comprends bien, de vous rappor-
9 ter, de faire rapport aux mêmes personnes qu'an-
10 térieurement, le capitaine Jones?
11 R- Non, lors d'une enquête, si el-
12 le était faite suivant les accidents, je rapportais
13 directement au capitaine Jones, les enquêtes où
14 le pilote était concerné et au pa pitaine Slocombe
15 où le pilote n'était pas concerné.
16 Q- Et durant la période de décem-
17 bre à mai 1963, mai 1962, c'est moi qui fait er-
18 reur, est-ce que vous avez eu effectivement à vous
19 occuper de la question du pilotage en général?
20 R- Oui, je pense qu'à ce moment
21 là, pendant l'hiver de décembre à mai 1962, j'é-
22 tais occupé activement , presqu'à toutes les ques-
23 tions de pilotage.
24 Q- Sans faire de fausse humilité
25 monsieur Gendron, n'est-il pas vrai qu'à ce mo-
26 ment là vous étiez à Ottawa, la personne qui avait
27 le plus d'expérience dans les opérations du pilo-
28 tage au niveau local et régional général, ou au Ca-
29 nada comme les officers?
30 R- Je ne suis pas placé pour répon-





1 dre à ça moi, jepense bien le capitaine Jones qui
2 était mon surintendant avait beaucoup d'expérience
3 lui aussi et beaucoup de connaissance dans le pilo-
4 tage.
5 Q_ Et à votre connaissance quelle
6 expérience locale et régionale avait ce capitaine
7 Jones avant d'aller à Ottawa?
8 R- Avant d'y aller, il en avait pas
9 du tout.
10 Q- C'était ma question, lorsque
11 vous étiez à Ottawa, n'étiez-vous pas la personne
12 qui possédait la plus grande expérience dans la for-
13 mation locale du pilotage en y ayant travaillé locale-
14 ment?
15 R- Je connaissais beaucoup de pi-
16 lotes, je connaissais le Fleuve St-Laurent et beau-
17 coup de questions concernant le Fleuve St-Laurent.
18 Q- Parmi vos officiers supérieurs
19 seriez-vous dire s'il y en avait un qui travaillait
20 comme surintendant local et comme surintendant
21 régional avant d'être nommé à Ottawa?
22 R_ Il y avait juste le capitaine
23 Sealy.
24 Q- Est-ce que le Capitaine Sealy
25 était un de vos supérieurs?
26 R- Il était un de mes supérieurs
27 en ce sens qu'il était l'assistant du capitaine Jones
28 Q- Et selon vous, approximative-
29 ment la durée de l'expérience du Capitaine Sealy
30 est-ce qu'elle était plus longue, je parle à part de





1 l'expérience totale?
2 R- Non je regrette, mais je pense
3 qu'il avait été en Hollande pour un nombre d'années
4 imposant.
5 Q- Et avant de devenir surintendant
6 régional du pilotage à Montréal, est-ce que vous a-
7 viez été en fonction à l'école de marine de Rimous-
8 ki?
9 R- J'avais été onze ans officier
10 permanent à l'école de marine de Rimouski.
11 Q- Est-ce qu'il s'agit de la fonc-
12 tion présentenant occupée par le capitaine Gérard
13 Brie?
14 R- Oui, exactement, excepté que
15 le capitaine Brie a été nommé direction depuis ce
16 temps là.
17 Q- Est-ce qu'il y avait d'autres
18 directeurs?
19 R- Oui quand j'étais là, le direc-
20 teur était l'Abbé Antoine Gagnon, qui était aussi
21 directeur de l'Ecole Technique de Rimouski.
22 Q- Est-ce que vous aviez quelque
23 chose à faire avec le pilotage lorsque vous étiez
24 à l'école de Marine de Rimouski?
25 R- J'ai commencé à m'occuper ac-
26 tivement...il y avait quelque chose à faireavec le
27 pilotage, vers les années 1963. alors je me suis
28 aperçu que le nombre de navires canadiens dimi-
29 nuait, qu'un nombre des élèves en particulier vi-
30 dait l'école et que celà diminuait déjà beaucoup





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

1 les navires intéressés, j'ai commencé à faire des
2 démarches en 1953 et 1954, avec la United Montréal
3 Pilots afin d'avoir la possibilité pour la formation
4 de leur pilote et de leur candidat et leur futur pi-
5 lote.
6 Q- Est-ce que cette expérience
7 s'est continuée durant le stage à l'école Marine de
8 Rimouski?
9 R- L'expérience s'est continuée
10 jusqu'à temps que je laisse en 1959.
11 Q- Alors si je peux m'exprimer
12 ainsi vous avez eu l'occasion directement et indi-
13 rectement de vous occuper, de vous intéresser au
14 pilotage depuis 1953, n'est-ce pas?
15 R- Depuis beaucoup avant, ça, mon-
16 sieur Lalonde. je suis parti de Montréal, pour être
17 pilote, j'ai été apprenti - pilote, Montréal-Québec
18 entre 1948 et 1950, au milieu de l'année 1950, j'ai
19 été assistant un bon nombre d'années, en plus de
20 cette affaire, que j'avais eue lorsque j'étais à l'é-
21 cole de marine.
22 Q- Alors de ceci, est-ce qu'on
23 peut conclure que vous vous intéressez activement
24 au pilotage, et que vous êtes intéressé à vous fai-
25 re une carrière, soit dans l'administration ou dans
26 le pilotage lui-même, plutôt dans l'administration
27 du pilotage?
28 R- Je m'occupe de pilotage, je m'in-
29 téresse très activement de pilotage depuis vingt-
30 vingt-cinq ans.





1 Q- Et à partir de mai 1962, qu'est-
2 il arrivé dans l'opération de votre service à Otta-
3 wa, il semble y avoir eu une scissure à ce moment
4 là en ce sens que les...quand vous étiez consultant
5 sur la commission de pilotage , qu'est-ce qui s'est
6 produit?
7 R- Lors de l'hiver 1962, on m'a-
8 vait donné comme...je devais être de service dans
9 le département des Transports, et c'est le capitai-
10 ne Jones qui devait être de service avec le capitai-
11 ne Sealy, et moi lors de l'hiver entre décembre et
12 mai 1962, j'avais la responsabilité de m'occuper
13 de toutes les questions concernant le F euve St-
14 Laurent, et le capitaine Sealy, avait les questions
15 sur les Grands -Lacs, j'avais certains services de
16 cette façon là, et je pense que c'est en mai ou a-
17 vrail 1962, on a redivisé les fonctions et à ce mo-
18 ment là, je me suis occupé activement d'enquêtes
19 et puis on m'avait donné aussi comme deuxième res-
20 ponsabilité de m'occuper du plan de pension, mais
21 je me suis jamais occupé de rien concernant le
22 plan de pension.
23 Q- A ors à partir de mai 1962,
24 vous aviez donc la responsabilité des enquêtes et
25 hypothétiquement le plan de pension, et vous dites
26 que vous avez jamais eu quoi que ce soit à faire a-
27 vec ce plan de pension, subséquemment à ça?
28 R- Non.
29 Q- Est-ce que vous aviez une com
30 pétence particulière, ou est-ce que vous étiez qua-





1 lifié pour des questions d'auditeur?
2 R- Non, je ne crois pas, ça on M'a-
3 vait pas consulté, par rapport que ça, on m'avait
4 donné lorsque les fonctions ont été divisées, mais
5 je l'ai laissé là, j'en ai pas même discuté avec le
6 capitaine Jones, et il y a eu quelqu'un qui s'en est
7 occupé de cette question de pension, et je pense
8 que lorsque le groupement s'en est occupé, on a-
9 vait demandé que leur plan de pension, soit retiré
10 du Département, et être placé dans des compagnies
11 privées, c'est la seule expérience que j'avais, je
12 n'avais pas de fonction spéciale.
13 Q- Est-ce que vous a consulté sub-
14 séquemment concernant plusieurs autres problèmes
15 survenus sur le Fleuve St-Laurent?
16 R- Oui, à maintes occasions, il
17 m'est arrivé quelquefois de jaser avec le capitaine
18 Jones et capitaine Sealy et j'étais au courant des
19 questions, officiellement, concernées, non, mais
20 officieusement, oui, officiellement, non.
21 Q- On vous a dit à quelques occa-
22 sions, ou la raison pour laquelle on limitait ainsi
23 vos activités concernant le pilotage sur le Fleuve
24 St-Laurent?
25 R- Non.
26 PAR LE PRESIDENT:
27 J'ai compris que la réponse est
28 non, je crois avoir compris la
29 réponse?
30 R- Non, Votre Honneur.





1 PAR Me JEAN LALONDE:

2 Q- Est-ce que vous êtes aucourant
3 qu'il y a eu arrêt de travail des pilotes au mois d'a-
4 vril 1962?
5 R- Est-ce que je suis au courant,
6 si...
7 Q- S'il y a eu arrêt de travail des
8 pilotes au mois d'avril 1962?
9 R- Oui.
10 Q- Est-ce que vos supérieurs à Ot-
11 tawa étaient disponibles, est-ce qu'ils étaient à
12 leur devoir à ce moment là?
13 E- Est-ce qu'ils étaient à leur
14 quoi...
15 Q- A leur devoir, à Ottawa, est-
16 ce qu'ils étaient physiquement à Ottawa ou s'il y en
17 avait qui étaient absents?
18 R_ La seule absence si je me rap-
19 pelle bien, c'est monsieur Cummings, qui était en-
20 quêteur, il était en Europe.
21 Q- Est-ce que vous avez eu l'occa-
22 sion d'être consulté en rapport avec les problèmes
23 qui étaient survenus dans l'administration du pilo-
24 tage, et les opérations du pilotage, à l'occasion de
25 cet arrêt de travail?
26 R- Oui.
27 Q- Pourriez-vous dire à la Commis-
28 sion qui vous a consulté, et est-ce qu'il s'agissait
29 de vos supérieurs immédiats ou s'il s'agissait d'au-
30 torité plus élevé?



1 R_ A ce moment là, j'ai été mon-
2 sieur... on m.a demandé au bureau de mes supérieurs
3 immédiats pour commencer, puis au bureau du sous-
4 ministre monsieur Baldwin, ainsi qu'au bureau de
5 monsieur Balcer et j'ai assisté à deuxou trois as-
6 semblées, je pense.
7 Q_ Et est-ce qu'à part de monsieur
8 Baldwin, le sous-ministre, vos supérieurs immédiats
9 étaient présentes à ces assemblées?
10 R- Lors des assemblées chez le
11 ministre, moi, je peux me rappeler s'il y avait
12 d'autres supérieurs que monsieur Baldwin lui-mê-
13 me lorsque j'ai assisté une journée, et je pense
14 que le capitaine Slocombe, était présent ainsi que
15 le capitaine Jones, mais je ne suis pas trop certain
16 pour le capitaine Jones
17 Q- Est-ce que ce sont vos supé-
18 rieurs immédiats qui vous ont suggéré d'assister
19 à cette assemblée soit chez le sous-ministre ou le
20 ministre?
21 R- Dans le cas du ministre, je pen-
22 se que c'estle ministre lui-même qui a appelé pour
23 me demander d'y aller, dans le cas du sous minis-
24 tre, je ne suis pas certain.
25 Q_ Il vous a appelé directement?
26 R- En autant que je me rappelle,
27 c'est le capitaine Sealy, qui a été appelé, pour me
28 dire qu'il fallait que j'aille me présenter à son bu-
29 reau à une heure et demie, telle journée.
30 Q- Cette nouvelle, est-ce qu'elle





1 vous serait venue par l'intermédiaire de votre su-
2 périeur immédiat, le capitaine Jones?
3 R- C'estun ordre qui m'a été don-
4 né par le capitaine Jones lui-même.
5 Q- Et le changement survenu dans
6 votre fonction au ministère, que vous avez parlé an-
7 térieurement, est-ce survenu en mai 1962, ou immé-
8 diatement après l'arr êt de travail ou quoi ce soit?
9 R- Non je pense que c'est en mai 1962,
10 Q- Et est-ce que vous avez consta-
11 té un changement d'attitude chez vos supérieurs
12 immédiats à la suite de la convocation. disons que
13 vous aviez reçue chez le sous-ministre et chez
14 le ministre?
15 R- Non je ne crois pas, pas visi-
16 blement du moins.
17 Q- Cettte nouvelle ordre que vous
18 aviez reçu à partir de mai 1962, de ne plus faire
19 de recommandation, dans vos rapports, d'émettre
20 d'opinion dans votre rapport, est-ce qu'elle est
21 survenue au même moment que cette nouvelle divi-
22 sion de fonction à l'intérieur du ministère?
23 R- Non, on l'a eu un peu après,
24 je mettrais que le changement dans mes fonctions
25 est survenu en mai 1962, et que les directives con-
26 cernant l'omission de mes remarques dans les rap-
27 ports enest venu en 1963, peut-être avril ou mai,
28 mais je sais que c'est venu en 1963.
29 Q- Ma question était correcte, et
30 vous avez dit qu'il s'agissait de oui-dire et vous





1 ne vous en êtes pas tenu à quelques explications à
2 ce sujet, pourriez-vous me dire si quelqu'un d'au-
3 tre vous a donné une raison à ce sujet?
4 R- C'est venu drôlement, jepense
5 bien que je devrais vous expliquer ce quej'ai fait
6 lorsque je voyais la façon qu'on prenait pour faire
7 le travail, de recommandations et de punitions aux
8 pilotes. Je m'apercevais que ce n'était pas une bon-
9 ne façon, parce qu'il y avait tellement de temps per-
10 du, avant que moi je puisse finir mon rapport con-
11 cernant un accident, ça me prend habituellement
12 trois semaines, un mois, lorsque ce rapport là,
13 était fini, je l'envoyais au capitaine Jones, qui lui
14 en plus de son travail ordinaire était obligé de fai-
15 re la lecture complète de ce document, et de l'étu-
16 dier afin de le transmettre à une personne ou une
17 autre du service nautique qui lui aussi était obli-
18 gé de faire la lecture du même document et le consi-
19 dérer et le garder en plus ce travail pour recomman-
20 der à une personne encore plus élevée, là ça s'en
21 allais dangereux, et là moi je me souviens, que
22 c'est au mois de février ou janvier, j'avais recom-
23 mandé qu'au lieu de passer à travers tout ce tra-
24 vail un comité de revue, se composant de cinq ou
25 six officiers du Département soit constitué et ce
26 comité prenait le temps voulu pour étudier le rap-
27 port en conséquence et selon la recommandation de
28 ce comité là, ayant le ministre directement ou le
29 sous-ministre indirectement qu'on ait les faits é-
30 tablis devant ce comité, un peu plus tard à la suite





1 de ça, j'ai entendu dire que probablement on a
2 peut-être pensé que le comité faisant ce travail
3 là avait pas besoin de ma recommandation ou de ma
4 suggestion et on m'a demandé de ne plus le mettre,
5 on m'a dit de ne plus mettre de suggestion.
6 Q- Est-ce que vous siègiez sur ce
7 comité de revision que vous mentionnez?
8 R- Non, j'étais plutôt...ça dépend
9 de la division, moi il s'agit que j'étais là plutôt
10 comme aviseur, paraceque j'avais fait l'enquête.
11 Q- Est-ce qu'il s'agissait d'un co-
12 mité permanent du ministère?
13 R- Oui c'était un comité qui était
14 tenu chaque fois par le service nautire et consti-
15 tué à certaines occasions de trois ou quatre capi-
16 taines qui étudiaient ce rapport concernant cer-
17 tains accidents et qui faisaient ces recommanda-
18 tions, et ces opinions lui-même au sous-ministre.
19 Q_ Est-ce que sur...est-ce que
20 ce comité de revue du sujet ou de revision d'acci-
21 dent, il aurait pu impliqué un navire avec pilote
22 par exemple?
23 R- Dans tous les cas, que j'ai con-
24 nus ce comité siègeait concernant un cas, où un
25 pilote était impliqué.
26 Q- Savez-vous si les pilotes ont
27 jamais été avisés de l'existence de ce comité de
28 revision là?
29 R- A ma connaissance, non.
30 Q- Deuxièmement, est-ce que les





1 procureurs ou les pilotes paraissaient devant ce
2 comité de revision de quelques façons?
3 R- Non, ils ont jamais apparu sur
4 ce comité et à ma connaissance il a siégé rien que
5 trois fois à partir d'avril 1963, ou 1964, mais à
6 partir d'avril 1963, et une partie de mai et juin,
7 ce comité là a siégé trois ou quatre fois, dans le
8 plus.
9 Q- Est-ce qu'il était encore exis-
10 tant lors de votre rapport?
11 R- Oui à ma connaissance.
12 Q- Est-ce que lorsque le comité
13 siégeait les avis quelconques ont été envoyés aux
14 parties intéressées ,s oit au pilote ou à son arma-
15 teur?
16 R- non.
17 Q- Est-ce que sur ce comité de re0
18 vision siégeait le pilote?
19 R- Pardon?
20 Q- Est-ce qu'un pilote siégeait sur
21 ce comité de revision?
22 R- Non.
23 Q- Alors vous voulez nous dire
24 combien il y avait de membres dur ce comité?
25 R- Si je me rappelle bien, ce nom-
26 bre a été de trois, et à d'autres moments on a sié-
27 gé aquatre.
28 Q- Et toutes ces personnes é-
29 taient des capitaines ou officiers de navire, vous
30 dites?





1 R_ Tous les membres du comité
2 étaient des capitaines de navire, étaient des offi-
3 ciers du Département du Transport, et étaient nom-
4 més par le chef du service nautique, le capitaine
5 Slocombe, ou le capitaine Jones.
6 Q- Pourriez-vous nous donner le
7 noms des officiers qui ont siégé sur ce comité?
8 R_ Le capitaine W. G.R. Graves,
9 et le capitaine Stan Morrisson.
10 Q_ Patterson?
11 R_ Morrisson, le capitaine Jones,
12 et je ne suis pas certain si le capitaine Sealy y é-
13 tait ou non, je sais qu'il a eu l'occasion de rempla-
14 cer le capitaine Jones, mais je ne suis pas cer-
15 tain.
16 Q_ Toutes ces personnes étaient
17 des officiers du ministère à Ottawa?
18 R_ C'étaient des officiers du mi-
19 nistère des Transports à Ottawa.
20 AJOURNEMENT A DEUX HEURES
21 DE L'APRES - MIDI.
22
23 Je, soussigné, sténographe-of-
24 ficiel, étant dûment assermenté,
25 certifie par les présentes que
26 la déposition ci-dessus est la
27 transcription exacte et fidèle
28 de mes notes sténographiques:
29
30 Chs.-André Bédard, S.O.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 C A N A D A

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

4 ---

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

6

7 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,

8 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

9

10

11 Le dix-huitième jour de novembre de

12 l'an mil neuf cent soixante et toirs, a comparu comme témoin:

13 JACQUES GENDRON.

14 TEMOIGNAGE CONTINUE.

15

16 PAR Me JEAN LALONDE:

17 Q- Ce comité de revision qui a

18 été crée, est-ce que vous avez été consulté sur

19 sa constitution?

20 R- J'ai eu... ce comité a été crée

21 à la suite de ma recommandation.

22 Q- Maintenant lorsque vous avez

23 quitté le service du pilotage ou plutôt le Ministère

24 du Transport, sur ce qu'on appelle votre fonction

25 du service du Pilotage, est-ce que les décisions

26 sur les accidents étaient beaucoup retardées encore

27 est-ce qu'il y avait des délais prolongés sur les

28 décisions à rendre en rapport avec les accidents

29 en particulier?

30 R- A ma connaissance, lorsqueje





1 suis parti, le 15 juillet, il y avait le cas, du Sar-
2 niadock, le pilote François Léveillée, était pas ré-
3 glé, après huit ou neuf mois , il y avait le cas du..
4 Q- Pouvez-vous vous dispender de
5 donner le nom des pilotes, des accidents?
6 R_ Ensuite de ça il y avait le cas
7 du Timna qui avait été retardé deux ans, un an et
8 demi, et il y avait le cas du Arrow si je me rap-
9 pelle bien, qui avait étéretardé aussi d'un an et
10 demi, mais je crois que le cas du Arrow était pas
11 un cas d'accident.
12 Q- A quelle époque de l'été l'acci-
13 dent du Arrow à votre connaissance?
14 R- Si jeime rappelle bien, c'est
15 en août 1960.
16 Q- Est-ce que ce n'est pas en août
17 1961?
18 R- Je sais que c'est en août, mais
19 je ne sais pas si c'est en 1961, ou en 1962, je crois
20 que le Timnas, était en 1961 certain.
21 Q- Est-cequ'il y a des témoins
22 qui ont été appelés à comparaître devant le comité
23 de revision, tel qu'il a siégé trois ou quatre fois
24 comme vous avez mentionné?
25 R- Non, lorsque le comité siégeait
26 le comité n'a pas cru bon d'appeler des témoins,
27 pour les causes qu'il étudiait ou concernant les su-
28 jets qu'il étudiait.
29 Q- Savez-vous s'il y a eu quelques
30 définitions écrites des fonctions de ce comité là?







1 R- A ma connaissance, il n'y a pas
2 eu de définition de la fonction écrite, la définition
3 des fonctions de ces enquêtes ont été verbalement
4 mais pas écrites.
5 Q- Vous avez mentionné dans votre
6 témoignage en chef, qu'il y a eu un comité concer0
7 nant, situé d'administrateurs de pilotes, et de re-
8 présentants du Ministère, qui a fonctionné à deux
9 occasions au moins, est-ce qu'il y en a eu plus que
10 deux à votre connaissance?
11 R- Alors que j'étais en devois à
12 Montréal, j'ai eu connaissance qu'il y en ait eu deux
13 mais ce comité était formé avant que j'arrive à
14 Montréal.
15 Q- Est-ce que vous avez eu connais-
16 sance des raisons qui ont motivé l'abolition de ce
17 comité?
18 R- Je pense que c'est à la suite
19 des démarches faites, non, je ne suis pas assez
20 certain, pour répondre, je regrette.
21 Q- Est-ce que d'après votre expé-
22 rience, tant à Ottawa que localement, il y aurait
23 avantage à ce que le pouvoir des officiers locaux
24 ou régionaux, soit plus considérable que ceux qu'ils
25 ont actuellement, et si oui dans quel domaine?
26 R- Dans mon opinion, il y a aucun
27 doute, et là-dessus, je l'ai recommandé à maintes
28 occasions à mes supérieurs immédiats, et je suis
29 d'avis que la décentralisation qui a été faite a don-
30 né énormément pour aider à la bonne administration





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 du pilotage dans le district.
2 Q- A votre avis, est-ce que cette
3 décentralisation s'appliquerait à la fois aux ques-
4 tions administratives et aux questions disciplinai-
5 res?
6 R- Il n'y a pas de doute aux deux,
7 oui.
8 Q- Lorsque vous avez mis sur
9 pieds, à l'école de marine à la Province de Québec,
10 à Rimouski, le programme de collaboration dans
11 la formation des pilotes, des apprentis pilotes,
12 plutôt, est-ce que vous avez eu la collaboration
13 active des groupements de pilotes concernés?
14 R- Oui, seulement si vous me per-
15 mettez, je vous corrigerai juste pour dire monsieur
16 Lalonde, c'était un programme pour les apprentis-
17 pilotes et nous avons eu la collaboration très acti-
18 ve du district de Montréal, et une collaboration as-
19 sez marquée du District de Québec quoique que c'est
20 venu un petit peu plus tard.
21 Q- Et dans vos fonctions comme
22 surintendant régional, est-ce que vous avez eu une
23 collaboration active des associations de pilotes?
24 R- Oui.
25 Q- Est-ce que dans les cas au
26 point de vue disciplinaire, il y a eu intervention
27 de la corporation et ou de l'association des pilotes
28 en vue disons de faire disculper un pilote au sujet
29 d'enquête qui se faisait ?
30 R- Alors que j'étais surintendant





1 régional, vous parlez?
2 Q- Oui?
3 R- Non, pas à ma connaissance, au co
4 contraire, dans le cas où le comité de pilotage,
5 qui était formé des représentants de la Shipping
6 Association et de représentants des pilotes, dans
7 certains cas, on s'apercevait que les pilotes eux-
8 mêmes qui représentaient leur groupe dans ce co-
9 mité, on les trouvait assez sévères, dans un cas
10 ils avaient recommandé une année de suspension.
11 Q- D'après votre expérience et
12 cette collaboration avec l'organisation de pilote,
13 est-ce que vous croyez que les organisations de pi-
14 lotes serait le meilleur système pour assumer une
15 bonne part de l'administration et de la discipline
16 des pilotes?
17 R- Oui.
18 Q- Comme vous le savez, Capitai-
19 ne Gendron, sur le Fleuve St-Laurent, dans la sec-
20 tion de Kingston , les pilotes américains travail-
21 lent conjointement avec les pilotes canadiens, sau-
22 riez-vous dire à la Commission, si dans des cas
23 comme ceux là, il vous est arrivé de faire faire
24 des enquêtes dans des cas impliquant des pilotes
25 américains dans la section des eaux, dites Canadien-
26 nes?
27 R- Oui à deux ou trois reprises.
28 Q- Qu'est-ce qui s'est produit
29 dans un tel cas, est-ce quevous faites simplement
30 enquête et rapport aux autorités américaines et est-





1 ce que vousavez juridiction?
2 R_ Là logiquement il fallait que
3 l'enquête soit faite par l'autorité où l'accident a-
4 vaitlieu, si l'accident avait lieu dans les eaux ca-
5 nadiennes l'enquête était faite par les autorités ca-
6 nadienne, et si le pilote était canadien ou améri-
7 cain, et dans les eaux américaines, l'enquête était
8 faite par quelqu'un qui était des U.S. Coast Guards
9 et on faisait enquête de la façon ordinaire, comme
10 d'habitude, la copie de mon rapport ainsi que les
11 copied de documents qui avaient été envoyées Au
12 U.S. Coast Guards, quand c'etait un pilote Amédi-
13 cain, et le tout était laissé à leur discrétion.
14 Q- Est-ce que vous avez été au
15 courant de plainte de pilotes de la subdivision de
16 Conswall, à l'effet que des citoyens américains
17 faisaient le pilotage dans la subdivision de Conswall
18 à baod d'un navire américain?
19 R_ Oui.
20 Q- Est-ce que vous avez jamais été ap-
21 pelé à faire enquête à ce sujet?
22 R- Oui, à deux occasions.
23 Q- Est-ce que vous étiez surinten-
24 dant régional à l'époque ou si vous étiez à Ottawa?
25 R- J'étais surintendant régional à
26 Montréal à l'époque.
27 Q_ Comment procédiez-vous pour
28 faire telle enquête?
29 R_ La première a eu lieu dans le
30 cas d'un navire américain qui descendait les éclu-





1 ses et j'ai rencontré ce bateau à Côte Ste-Catheri-
2 ne, à l'écluse de Côte Ste-Catherine, et j'ai véri-
3 fié que le pilote était un Américain qui n'était pas
4 licencié pour le district à ce moment là, un rapport
5 de cette enquête a été envoyé à mes supérieurs à
6 Ottawa.
7 Q_ Savez-vous si quelque action a
8 été entreprise à la suite de votre enquête?
9 R_ Dans ce cas là il n'y a pas eu
10 de suite, il y a eu des suites dans un autre cas,
11 où le pilote était à la section, mais ce n'était pas
12 un pilote américain.
13 Q_ Est-ce qu'il s'agissait dans ce
14 cas d'un capitaine canadien?
15 R- Oui, il s'agissait dans ce cas
16 là d'un capitaine canadien, qui avait été engagé pour
17 faire le pilotage dans le district St-Laurent, Kings-
18 ton, sur un bateau des Lacs Canadiens.
19 Q_ Je pense que nous avons déjà
20 eu ce cas devant la commission?
21 PAR LE PRESIDENT:
22 Je crois que ça été porté devant
23 nous antérieurement.
24 PAR Me JEAN LALONDE:
25 Q_ Une amende de $26.00 et c'est
26 une demande de mon confrère, Me Brisset, et pou-
27 vez-vous vous rappeler, le navire concerné?
28 R- Le Brindoc.
29 Q_ Vous avez eu l'occasion de voir
30 du pilotage en opération et aussi de voir la forma-





1 tion des pilotes à l'Institut de Marine de Rimouski
2 et vous avez aussi vu l'entrainement de la formation
3 des pilotes, de rivière, en particulier, à la subdi-
4 vision de Conswall, présentement est-ce que ce se-
5 rait mieux fait, par un système d'apprentissage pro-
6 prement parlé, ou au moyen de l'engagement de per-
7 sonne ayant déjà de longue expérience dans la navi-
8 gation disons à bord d'un navire de lac, ou un sys-
9 tème d'apprentissage, est-ce que vous comprenez la
10 distinction des deux?
11 R- Je comprends bien, et j'essaie
12 de répondre, ayant inauguré le système d'étude, for-
13 matrice pour l'apprentissage dans le Québec et le
14 Montréal, moi-même en collaboration avec les pilo-
15 tes deux deux districts concernés, je suis peut-être
16 impartial, je suis peut-être pardon, partial, mais
17 j'ai toujours été d'avis et je le suis encore, que
18 la meilleure façon de former un pilote, c'est de le
19 placer tout d'abord dans une épreuve d'une année
20 our deux dans une institution qui a comme devoir
21 de le former généralement à l'égard de la fonction
22 qu'il va remplir, et je serais porté à répondre dans
23 l'affirmative à votre question.
24 Q- C'est-à-dire que ma question
25 était double, si vous y répondez affirmativement,
26 il reste définitif, est-ce que ça familiarise l'appren-
27 tissage?
28 R- Ca familiarise, le système et
29 le candidat formé, d'abord à l'école se spécialise
30 pour ce travail là.





1 PAR LE PRESIDENT:
2 Je comprends que sur votre re-
3 commandation, ce n'était pas
4 seulement pour le District de
5 Conswall, mais tout le pilotage
6 et une partie et on se limite
7 seulement pour Conswall et le
8 St-Laurent?
9 R- Non, moi je pense, Votre Hon-
10 neur et je suis d'abis que la meilleure façon de for-
11 mer quelqu 'un , c'est de le former d'abord à l'é-
12 cole, en premier, et ce n'est pas de l'envoyer pi-
13 loter à Vancouver, en Hollande ou ailleurs.
14 PAR Me JEAN LALONDE:
15 Q- Est-ce que vous croyez , est-
16 ce que le système de navire école, et à l'Institut
17 de Marine à l'époque, a été supérieure à cet en-
18 droit?
19 R- Oui.
20 Q- Est-ce quevous coyez que le
21 navire école est utile, et important , et est essen-
22 tiel, aux opérations de cette école, et à la forma-
23 tion d'apprentis- pilotes?
24 R- Oui à mon avis, c'est absolu-
25 ment essentiel.
26 PAR LE PRESIDENT:
27 J'ai vu sur les journaux de
28 Québec, qu'on allait avoir un
29 nouveau navire-école.
30 PAR Me JEAN LALONDE:





1 Q- Et êtes-vous au courant des
2 démarches ou pressions qui sont faites en vue d'ins-
3 taller encore une école de Marine à un autre en-
4 droit, et d'ouvrir un autre Institut de Marine à un
5 autre endroit?
6 R- Oui.
7 Q- D'après votre expérience et
8 à votre avis, est-ce qu'il y aurait avantage d'ou-
9 vrir un institut de Marine à un autre endroit que
10 Rimouski?
11 R- Si vous regardez la fonction
12 que remplie l'école de Marine, je dirais que pour
13 le besoin de former des aspirants apprentis-pilo-
14 tes, Rimouski est assez bon en nombre, sans aucun
15 doute, mais si un autre centre, mais ça, regarde
16 l'aspect de la fonction, le fait de l'école de Mari-
17 ne, dans la préparation et dans le bon fonctionne-
18 ment, comme l'émission de certificat, je dirais
19 qu'alors, Rimouski serait probablement la place la
20 plus centrale, et qu'il y a plus de marins qui pour-
21 raient en profiter.
22 Q- Est-ce que vous avez eu l'occa-
23 sion d'étudier l'opération du service de télécommu-
24 nication sur le Fleuve St-Laurent?
25 R- Oui monsieur.
26 Q- Durant votre stage?
27 R- Oui.
28 Q- Est-ce que vous avez des recom-
29 mandations à faire à ce sujet?
30 R- Je trouve et j'ai trouvé ainsi





1 que j'ai recommandé je pense, avec l'aide d'un
2 autre officier du département, là-bas en 1963, que
3 tout le système soit renouvelé , modernisé, en se
4 servant des radios qui existaient habituellement
5 sur tous les navires afin d'avoir un système de com-
6 munication sur le Fleuve qui répondrait aux bésoins
7 de 1963, je pensais plus particulièrement à des
8 gens qui soient engagés sur des petites construc-
9 tions le long du Fleuve avec un crayon et un papier
10 et qu'ils marquent le nom des bateaux au moment
11 où ils passent, je pense qu'on aurait un moyen d'a-
12 méliorer énormément ce système pour que ce soit
13 plus efficace et j'ai eu connaissance de certains
14 dommages à la suite de travaux qui ont été faits,
15 par des gens du Département du pilotage de 1962 et
16 à 1963, avant que ceci arrive.
17 Q- J'ai constaté que vous avez par-
18 lé du service des signaux?
19 R- Oui.
20 Q- Sauriez-vous dire si les télé-
21 communications sont adéquats sur le Fleuve St-Lau-
22 rent pour garantir la sécurité des navires, et les
23 opérations de la navigation facilement, en particu-
24 lier, je vous réfère à cette section qui nous inté-
25 resse, est-ce que vous avez eu des plaintes durant
26 votre séjour de difficulté de communication avec
27 les navires dans les deux sens?
28 R- Oui on a eu de la difficulté cer-
29 tainement, c'est la raison pour laquelle le Départe-
30 ment a décidé d'établir un service et on se servirait





1 beaucoup plus de la radio du navire pour se rappor-
2 ter dans leur position et rapporter la température
3 le long du Fleuve, puis on a demandé d'établir un
4 systême par lequel, le navire devait se rapporter
5 à certaines places, en montant, et se rapporter à
6 certaines place en descendant, mais j'avais recom-
7 mandé particulièrement, à Trois-Rivière, soit pla-
8 cé un centre de réception de messages de tous les
9 navires, qui sont sur le Fleuve, afin qu'on puisse
10 connâitre leur position et la catégorie si nécessai-
11 re, et que centre de réception se rapportant direc-
12 tement aux Districts, soit de Montréal ou de Québec
13 soit les points qui en ont le plus besoin, dans les
14 rapports consistants dans position, et les besoin
15 d'un naviresoit pour le "despatching" et le service
16 des signaux, c'est ce que j'aimais bien à répondre
17 à votre question, c'est cette recommandationqui
18 a été faite là-bas, et je sais que certains travaux
19 ont été faits à Ottawa et c'est parce qu'il y a quel-
20 qu'un et moi-même, je suis sous l'impression, qu'-
21 il y a beaucoup d'amélioration à apporter.
22 Q- Maintenant sauf les capitaines
23 ou les pilotes qui ont le droit de voir en autant
24 qu'il s le peuvent, à l'appréciation de certains ré-
25 glements et en particulier aux réglèments concer-
26 nant l'abolition des eaux, est-ce que vous croyez
27 que les pilotes sont en mesure d'assurer la surveil-
28 lance adéquat ou si encore ... ou s'il y a un autre
29 service qui devrait être sur pied, à ce sujet?
30 R- D'autres services ont étémis





1 sur pieds, à ce sujet là, et une surveillance spé-
2 ciale dans le cours du Fleuve en vue de la Loi, et
3 il y a un jour ou deux jours par semaine, il y a un
4 hélicoptère qui part d'OTtawa et qui fait une sur=
5 veillance pour la protection des eaux dans le Fleuve
6 St-Laurent, et le Département, une demande a été faite
7 au pilote concernant la surveillance et ça été pure-
8 ment une demande d'aide, et lorsqu'il le voyait eux-
9 mêmes et ils n'ont pas de surveillance constitué
10 mais un pilote doit surveiller à la polution des
11 eaux, maisil n'est pas obligé, sur demande, il dé-
12 cide tout simplement de la surveillance générale.
13 Q- Est-ce qu'effectivement, durant
14 votre séjour, vous avez reçu la collaboration des
15 pilotes à ce sujet, est-ce qu'il est arrivé de rece-
16 voir des rapports de pilotes au sujet de la polution
17 des eaux?
18 R- Je me rappelle en avoir reçu
19 deux, et je suis certain que ceux qui en ont vu,
20 l'ont rapporté, et c'est certainement une collabora
21 tion dont on a jamais eu de difficulté de ce côté là.
22 Q- Maintenant il est en preuve devant
23 cette commission, qu'il y a un système de tour
24 dans le système de pilotage et je dois comprendre
25 que vous avez mis sur pied par ailleur s un systè-
26 me spécial où les pilotes débarquent dans la subdi-
27 vision de Montréal, et pourriez-vous expliquer à
28 la Commission le système mis sur pied à ce moment
29 là et son utilité?
30 R- On s'apercevait que lors d'emba-





1 ques au printemps habituellement, ce qui peut se
2 passer vers le 5-6-7-8-9-10-11-12-13-14- avril,
3 pour des périodes de une semaine et des fois à al-
4 ler jusqu'à 10 jours, les navires montants étaient
5 obligés d'attacher à Québec ou d'attacher à Trois
6 Rivières, et d'attendre que les autorités du chenail
7 nous permettent , permettent au pilote de monter,
8 ceci voulait dire queles pilotes étaient appelés à
9 aller se joindre à un bateau à Trois-Rivières ou
10 à Québec, et était obligé d'attendre deux jours,
11 trois jours, quatre jours, avant de pouvoir embar-
12 quer et continuer leur voyage, il s'agissait simple-
13 ment d'un manque de préparation, je pense bien,
14 et je crois que c'est une assemblée qui a été convo-
15 quée avec les autorités du chenail St-Laurent, et
16 de pilotage, les autorités du pilotage, et les pilo-
17 tes, et on s'est arrangé pour recevoir deuxou trois
18 fois par jour les rapports écrits des ingénieurs
19 qui travaillaient sur le Fleuve et les brise-glace
20 et on s'est arrangé afin qu'on puisse aviser les
21 pilotes à deux ou trois heures à l'avance pour leur
22 permettre de rester chez eux et de se joindre au
23 bateau dans un temps minimum d'attente et de sur-
24 veiller à Trois-Rivière, à Québec ou à Montréal,
25 qui recevrait les rapports, et au lieu d'envoyer
26 un pilote à Trois-Rivières attendre sur leur navi-
27 re aussitôt que le navire arrivait à Trois-Rivières
28 l'information qu'on recevait, pous permettait d'ap-
29 peler le pilote deux heures et demi d'avance et il
30 peut descendre à Trois Rivières ou à Québec en au-





1 to pour se joindre à leur bateau.
2 Q- Entre la période durant laquel-
3 le, c'est-à-dire entre le moment de votre arrivée
4 dans le service de pilotage et le moment de votre
5 départ, est-ce que vous avez été en mesure de cons-
6 tater, s'il y avait eu une augmentation relative aux
7 heures de travail des pilotes sur le F euve St-Lau-
8 rent?
9 R- Oui monsieur.
10 Q- Et le nombre de voyages?
11 R- Oui.
12 Q- J'ai noté dans une pièce produite
13 devant cette Commission que le navire avait remon-
14 té le Fleuve St-Laurent, jusqu'à Montréal durant l'
15 arrêt de travail de 1962, voulez-vous me dire si
16 à votre connaissance , il y avait à bord de ce navi-
17 re d'autres, que les membres régulieres de l'équi-
18 page qui dirigeaient ce navire et qui montaient le
19 Fleuve St-Laurent?
20 R- Il n'y a pas eu enquête de faite
21 en autant que moi, je suis concerné, et à ma con-
22 naissance, il y avait personne d'autre à part que
23 l'équipage du navire.
24 Q- Il n'y a pas eu d'enquête formel-
25 le faite à ce sujet là?
26 R- Moi j'en ai pas faite, je sais
27 que c'était venu dans mes rapports que le navire
28 étranger se trouvent à faire, mais je pense que
29 j'avais répondu dans la négative à ce moment là.
30 Mais nous nous sommes informés seulement quand





1 il y avait des accidents, comme nous n'avons pas
2 été obligé de faire enquête et qu'il n'y a pas eu
3 d'accident, on aurait référé aux formules qu'on
4 appelle W-R-1. ou 2, et j'étais sur l'impression
5 qu'on parlait d'information à ce sujet là, il y a des
6 informations qu'on recevait c'était des forumules
7 qui sont reçues toutes faites, une semaine ou deux
8 après l'accident.
9 Q- C'est reçu où là-bas?
10 R- Lorsqu'un capitaine de navire
11 canadien est impliqué dans un accident, il doit se
12 rapporter dans les vingt-quatre heures et en avisér
13 le port le plus proche, qui lui reçoit le rapport qu'-
14 il fait, et l'officier de la douane donne se rapport
15 au Département nautique à Ottawa.
16 Q- Qui directement reçoit ce rap-
17 port à Ottawa?
18 R- C'est reçu au Département Nau=
19 tique, quand j'étais là, j'en ai reçus directement,
20 ilsmettaient passer de la salle de malle.
21 PAR Me MAURICE JACQUES:
22 ---- Celui-ci explique la procédure
23 en anglais.
24 Le témoin est ensuite question-
25 né en anglais par Me Collin Ma-
26 son, représentant Me J. Maho-
27 ney
28 TRANSQUESTIONNE PAR Me
29 JEAN BRISSET en anglais et le
30 témoin poursuit sa réponse en





1 français?

2 R- Je suis d'avis que c'était un
3 groupe de pilotes que je connaissais et qui sont as-
4 sez sérieux et qui ont demandé aussi de partir s'ils
5 en avaient la possibilité et qui étaient aussi par-
6 faits au point de vue honnêteté, et qui ont demandé
7 à ma connaissance à moi, s'ils pouvaient certaine-
8 ment faire une groupe ou une association quelconque
9 qu'on pouvait se fier à eux antérieurement en ce qui
10 concerne les opérations du pilotage dans leur Dis-
11 trict, et moi j'irais un peu plus loin que vous et
12 je dirais qu'on peut leur en donner plus qu'un cer-
13 taine partie.

14 Q- En d'autres termes vous croyez
15 que dans certains districts les pilotes ont démontré
16 assez d'initiative pour mériter qu'ils prennent part
17 ...une certaine part active à l'administration et
18 au service dans leur circonscription?

19 R- Oui j'ai aucun doute là-dessus
20 monsieur Brisset.

21 Q_ Vous croyez qu'il devait y a-
22 voir un lien plus étroit entre les pilotes comme
23 groupe à l'administration elle-même, quel e soit
24 il y a en a eu dans le passé?

25 R- Les liens à mon point de vue,
26 les liens ont existé dans le passé, ce ci s'explique
27 aussi dans les explications qui existaient le manque
28 de confiance qui existait entre les groupes, com-
29 ment arrivé à régler ça, je ne sais pas, mais c'est
30 certainement un probl ème.



1 Q- En d'autres termes vous avez
2 constaté au cours des dernières années, que l'ad-
3 ministration elle-même d'un côté, et les pilotes
4 d'un autre côté, se séparaient, si je peux me ser-
5 vir de cette expression, ne s'entendent plus?
6 R- Se dissociait, s'éloignait.
7 Q- S'éloignaient l'un de l'autre%
8 R- Au lieu de se rapprocher.
9 Q- Regardons d'un côté de l'arma-
10 teur, connaissant l'armateur lui-même, je parle
11 de l'armateur au sens général, le groupe, croyez-
12 vous que l'armateur aussi pourrait fournir unepart
13 constructive à l'administration du pilotage?
14 R- J'ai aucuh doute là-dessus, cer-
15 tainement.
16 Q- En d'autres termes le système
17 utile d'après vous, serait de réunir l'armateur,
18 le pilote et l'administrateur en un tout qui travail-
19 lerait avec harmonie?
20 R- Ce serait une solution, une
21 solution qui serait meilleure que celle qu'on a ac-
22 tuellement.
23 Q- Pour changer de sujet capitaine
24 Gendron, vous avez parlé d'un pilotage ou système
25 d'apprentissage dans la circonscription de Conswall
26 recommandant que les pilotes , les apprentis soient
27 choisie parmi ceux qui font un stage à l'école de
28 marine, et je crois que vous êtes allé un peu plus
29 loin, en regard d'une q uestion posée par le prési-
30 dent de cette Commission, en ajoutant que votre





1 remarque s'appliquait également à tous les dis-
2 tricts?
3 R- Oui.
4 Q- Je voudrais revoir la situation
5 avec vous, en regard du pilote de Montréal, le pi-
6 lote portuaire?
7 R- Avant de continuer monsieur
8 Brisset, vous me permettrez de vous dire que mes
9 remarques que je donne c'est mon opinion.
10 Q- Prenons le cas des pilotes du
11 Port de Montréal par exemple, je crois, et corri-
12 gez moi si j'ai tort, que dans cette circonscrip-
13 tion là, ily a un système comme dans celui de
14 Montréal, et Ottawa, un système de probation?
15 R- Oui.
16 Q- Et prenant pour acquis disons
17 que dans le port de Montréal, vous avez un candi-
18 dat qui a été initié à un groupe de navires des lacs
19 qui a obtenu son certificat d'officier après avoir
20 passé deux ans à l'école de Rimouski et qui fait
21 ensuite de la navigation sur les Lacs pendant une
22 dizaine d'annéeset qui veut devenir pilote, ne
23 croyez-vous pas qu'il serait aussi bon que le type
24 apprenti qui a passé deux ans à l'école de marine
25 s'engage pour devenir pilote éventuel dans le port
26 de Montréal, sans avoir fait le temps de mer, au-
27 tre que peut-être un an ou deux.
28
29
30





1 R - Il faut penser d'abord que l'as-
2 pirant avant qu'il pilote, qui aurait suivi un coursde
3 marine aurait certainement fait un temps de mer aus-
4 si et probablement fait, un temps en mer assez long-
5 temps pour devenir averti, et j'ai tout dit ce matin
6 quand j'ai déclaré à Me Lalonde, que mon opinion,
7 il est important que les pilotes recoivent un cours
8 de formation avant de devenir pilote et c'est mon a-
9 vis et les capitaines qui sont sur les lacs et les of-
10 ficiers qui sont sur les lacs deviendraient comme pi-
11 lotes, et qui s'occupent dans le port de Montréal,
12 après une dizaine ou une quizaine d'années seraient
13 de très bons pilotes, j'en doute pas de ça, mais je
14 dis que celui qui a suivi un cours de formation de
15 deux ans, et qui passerait à travers le même système
16 que notre groupe de lacs et qui passe à travers les
17 mêmes portes et qui fait un temps de mer, lui serait
18 un meilleur pilote que le premier.
19 Q - Sauf évidemment si le capitaine
20 ou l'officer des lacs a eu aussi sa formation à l'éco-
21 le deRimouski régionale?
22 R - C'est entendu, mais combien en
23 trouvez-vous sur les lacs qui ont eu ces deux années
24 de formation,très très peu.
25 Q - La formation à l'école de Rimouks-
26 ki, en est une qui est donnée non pas au pilote pen-
27 dant qu'il pilote, mais ceux qui veulent devenir éven-
28 tuellement soit officier, soit capitaine sur les navi-
29 res?
30 R - oui.





1 Q- Avez-vous suivi de près l'orga-
2 nisation du cours de pilotage dans le port de Mon-
3 tréal, qui a été formé en 1958 ou 1959?
4 R- Assez de près oui.
5 Q- Est-ce que la méthode qu'on a
6 suivie à ce moment là, rencontrait votre rapport?
7 R- La méthode suivie à ce moment
8 là rencontrait mon rapport et on a eu à maintenir
9 cette façon d'avoir des pilotes pour répondre à un
10 problème existant et pour résoudre ce problème aus-
11 si vite que possible et je sais que j'ai fait un rap-
12 port avant ça, pour la raison qu'on a pas pris de pi-
13 lote expérimenté pour faire ce travail là.
14 Q- Capitaine, il y a une autre re-
15 marque faite au cours de votre témoignage si j'a bien
16 compris à l'effet que pendant les années que vous
17 avez été en fonction, vous avez remarqué une ten-
18 dance à la centralisation de la part des autorités
19 du pilotage à Ottawa, est-ce que j'ai bien compris
20 votre remarque?
21 R- Oui, vous avez bien compris?
22 Q- Pouvez-vous me dire de quelle
23 façon c'est manifesté particulièrement cette tendan-
24 ce à la centralisation?
25 R- A mon avis, cette tendance a
26 commencé bien avant que j'arrive, cette tendance
27 a commencé par la nomination dans le district de
28 Québec et de Montréal, de deux commis comme sur-
29 v illants des pilotes, et justement avant que ces
30 commis là puissent référer chaque fois à Ottawa





1 pour les plus petits problèmes qu'ils avaient, et je
2 ne parle et ne veux amener aucune personnalité, je
3 parle, simplement de problèmes, ces deux personnes
4 là ont fait leur possible, et à mon avis ils avaient
5 été mal choisis, on aurait dû à ce moment choisir
6 des capitaines de bateau, des gens expérimentés,
7 sur les rivières pour faire ce travail là, afin de
8 chacun des problèmes ne soient pas référés à d'au-
9 tres, et que Ottawa décidé.
10 Q- Je voulais justement venir à ce
11 point là, cette centralisation s'est développée avec
12 plus de rapidité après la nomination de gens, de com-
13 mis dans les deux districts qui n'avaient peut-être
14 pas la compétence nécessaire pour remplir les fonc-
15 tions d'un surintendant, est-ce ça, bien exactement?
16 R- Oui c'est bien exactement mon
17 avis.
18 PAR Me MARC LALONDE:
19 Q_ Nous pourrions peut-être deman-
20 dé au témoin, s'il a pris connaissance de qu'est-ce
21 qui s'est passé là, qu'est-ce qui s'est fait, c'est
22 peut-être le meilleur témoin là-dessus?
23 R- Je pense que c'est à ce moment
24 là, c'est lors de la nomination des deux surveillants
25 à Montréal, et à Québec, je ne sais pas si c'est ar-
26 rivé en même temps, mais avant ça, il y avait des
27 gens qui connaissaient leurs affaires un petit peu
28 mieux et le volume du pilotage sur le Fleuve et le
29 nombre de pilotes existants, et à ce moment là ça
30 n'amenait pas de problème, ça toujours très bien





1 été jusqu'à la nomination de ces personnes là, Apres
2 la nomination de ces personnes là, le volume de na-
3 vires sur le Fleuve a augmenté, le nombre de pilo-
4 tes a suivi, et les problèmes aussi, et toujours que
5 ces choses là ont amené à Ottawa beaucoup plus d'ou-
6 brage qu'il y aurait eu si les autorités locales au-
7 raient pu décider seules, certaines choses c'est ce
8 qui existait, c'est mon avis et en 1961, ou 1962, lors-
9 qu'on a enlevé au surveillant du district soit de
10 Montréal ou de Québec, je me rappelle pas au juste
11 la prérogative d'appliquer des amendes de $40.00.
12 PAR Me JEAN BRISSET:
13 Q- Petit à petit, on coupait ,l 'au-
14 torité du surintendant local , appelé le surintendant
15 même, c'est en fait, qu'est-ce qui est arrivé?
16 R- Oui c'est le fait, qu'est-ce qui
17 est arrivé, c'est que personne avait la position de
18 surveillant local, c'était mort ou c'était plus ou
19 moins facile, bien il n'avait pas à s'attendre de ça
20 parce que tous les problèmes étaient locaux, et il
21 n'avait plus lui à s'inquiétér à des problèmes lui-
22 même, parce que c'était un autre qui réglait ces
23 problèmes.
24 Q- Est-ce que ceci était pendant
25 le cours de votre administration quand on a fermé
26 à Québec les accommodations pour les pilotes, qui
27 autrefois pouvaient se loger dans la bâtisse de pi-
28 lotage?
29 R- Oui.
30 Q- Est-ce que vous avez été mêlé à





1 ce qui s'est passé à ce moment, quant à la décison
2 qui a été prise?
3 R- Oui j'étais tout à fait d'accord
4 avec la décision.
5 Q- Quels ont été les motifs ou
6 la base de cette décision, voulez-vous me le dire?
7 R- C'était l'état , je pense, c'est
8 ce qui m'a poussé, quand on a pris une certaine dé-
9 cision, à l'égard de ces dortoirs là, j'avais vu les
10 dortoirs de Montréal, alors que j'étais apprenti-pi-
11 lote et à Québec on avait trois dortoirs si je me
12 rappelle bien, deux au deuxième étage et un au troi-
13 sième étage, et le nettoyage, l'état de la saleté
14 qu'on voyait là, et puis à mon avis, ça n'apparte-
15 nait pas là du tout, d'être dans un bureau de pilota-
16 ge.
17 Q- En terminant, je veux vous re-
18 mercier de la franchise et de la précision avec la-
19 quelle vous avez témoigné?
20 R- Merci beaucoup, monsieur Bris-
21 set.
22 PAR Me MARC LALONDE:
23 Q- Capitaine, est-ce que vous êtes
24 en faveur de l'application d'une règle obligatoire se-
25 lon laquelle tous les navires arrivant devraient a-
26 voir la radio-téléphone à bord?
27 R- Oui monsieur Lalonde.
28 Q- Oui un autre service quelconque?
29 R- Oui monsieur.
30 Q- Est-ce que vous êtes au courant





1 qu'un certain nombres de navires qui n'ont pas de
2 tel service à bord?
3 R- Oui monsieur.
4 Q- Avez-vous jamais fait une enquê-
5 te somaire à ce moment là, et savez-vous la propor-
6 tion approximative?
7 R- Deux fois, j'ai fait enquête con-
8 cernant les radios-téléphones à fréquence ordinaire
9 de 21.82, mais en 1962, parce qu'on avait acheté
10 ces walkie talkie et là on a commencé à s'équipier
11 et finalement on m'a en a fait acheter un autre 75
12 pour les pilotes de Trois-Riviéres et de Québec
13 et ensuite j'ai commencé à faire enquête pour m'in-
14 former et on m'a donné l'information que sur nom-
15 bre de navires qui montaient le Fleuve, on avait
16 des radios à haute fréquence et à la fin del'année
17 on m'a informé que 25% des navires étaient équipés
18 de radios à haute préquence et qu'il y en avait un
19 nombre beaucoup plus élevé que ça, qui étaient é-
20 quipés avec des radios ordinaires.
21 Q- Votre enquête a démontré que
22 25% suelement des navires étaient équipés avec
23 des radios à haute fréquence?
24 R- Oui à très haute fréquence.
25 PAR LE PRESIDENT:
26 Q- 25% à très haute fréquence des
27 téléphones?
28 R- Oui Votre Honneur.
29 PAR Me MARC LALONDE:
30 Q- Est-ce que vous avez fait enquê-





1 te pour savoir si les appareils étaient dans le ti-
2 monier?
3 R- Non, je regrette.
4 Q- Vous aviez pas d'information à
5 ce sujet là?
6 R- Non, mais la plupart des navires
7 que j'ai vus, et visités, un nombre assez imposant
8 dans les 4 ans que j'ai été faire, étaient équipés
9 de V.H.F. avec un contrôle dans le timonier.
10 Q- Est-ce qu'il serait juste qu'à
11 la suite de votre nomination à Ottawa, vous aviez
12 moins de pouvoir sur la question de l'exercice du
13 pilotage que lorsque vous étiez surintendant régional
14 à Montréal?
15 R- Oui c'est vrai, et en fait en
16 arrivant à Ottawa j'en avais plus du tout.
17 Q- Est-ce qu'on peut vous demander
18 si c'est un facteur qui vous a incité à quitter le
19 Ministère des Transports, je ne veux pas entrer
20 dans des considérations personnelles, mais si vous
21 préférez ne pas répondre là-dessus?
22 R- Ce qu'on m'a offert était beau-
23 coup plus avantageux, et je pense que si on m'avait
24 intéressé réellement au pilotage le temps que j'é-
25 tais là, je serais resté.
26 Q- Mon confrère monsieur Brisset
27 vous a posé un certain nombre de question concer-
28 nant l'organisation du pilote dans le port de Mon-
29 tréal, et vous avez dit je pense qu'on l'occurence
30 on était encore avec le système qui était utilisé à





1 l.époque, est-ceque ceci laisse entendre que graduel-
2 lement vous auriez préféré un autre système ou que
3 vous préfèreriez uh autre système?
4 R- J'ai été d'accord avec monsieur
5 Brisset tout à l'heure en ce qui concerne l'établis
6 sement du pilote dans le port de Montréal, en deman-
7 dant et en invitant les capitaines à se présenter à
8 l'heure donnée, il y avait un problème que je vou-
9 lais régler et il fallait nécessairement le régler
10 dans un court terme, et il reste encore sur mon
11 point qui est que l'apprenti doit le faire de bonne
12 heure, le système idéal pour moi c'est de commen-
13 cer à former quelqu'un à l'âge de 17 ou 18 ans, pour
14 lui donner une formation spéciale et le tenir à une
15 école spéciale pour devenir pilote.
16 Q- En somme votre position généra-
17 le, est-ce que je vous comprends bien là-dessus,
18 c'est que dès l'âge relativement jeune, on s'entrai-
19 ne pour devenir pilote?
20 R- Oui.
21 Q- Et que ce n'est pas un vocation
22 qui s'acquiert subitement ou ... ça résume votre
23 position?
24 R- Oui ce n'est pas une vocation qui
25 s'acquiert tout d'un coup à 45 ans, et si c'est uhe
26 position qui s'acquiert tout d'un coup à 45 ans, on
27 est certainement pas meilleur pilote que celui qui
28 a été prparé pendant 20 ans de vie.
29 Q- Merci beaucoup.
30 PAR Me MAURICE JACQUES:





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 Procureur de la Commission.
2 Q- Monsieur Gendron, au cours de
3 toutes les enquêtes que vous avez faites, et je ré-
4 fère particulièrement à ce que vous avez fait aux
5 enquêtes où un pilote était accusé d'avoir été en
6 état d'ébriété à bord d'un navire, est-ce que vous
7 avez fait ces enquêtes là?
8 R- Oui.
9 Q- Est-ce qu'au cours de ces enquê-
10 tes là vous avez questionné le pilote accusé?
11 R- Je ne m'en rappelle pas mon-
12 sieur Jacques.
13 Q- Vous souvenez-vous au cours des
14 enquêtes quelconques, un procureur ou le pilote par
15 lui-même, ce serait objecté à ce que vous question-
16 nez le pilote accusé, ou encore disons le comman-
17 dant du navire accusé, ou l'officier accusé, je vous
18 réfère pas uniquement au capitaine ou à un autre,
19 mais à la partie où vous avez fait enquête?
20 R- Vous ne référez pas suelement
21 au cas d'ébriété, dans n'importe quelle enquête.
22 Q- Non n'importe quelle enquête?
23 R- Voulez-vous me redemander vo-
24 tre question? ½
25 Q- Est-ce qu'au cours des enquêtes
26 que vous avez menées dans lesquelles il y a des
27 personnes accusées de quoi que ce soit, que ce soit
28 le pilote qui est accusé d'avoir été en état d'ébrié-
29 té ou le commandant du navire qui est accusé de
30 négligence sur lesquels vous avez fait enquête en





1 vertu de 579, dans ces cas là, est-ce le procureur
2 ou les parties accusés ce sont objectés `a ce mo-
3 ment là, à être espionnés?
4 R- Non.
5 Q- Jamais?
6 R- Non jamais.
7 Q- Ce problème là n'a jamais été
8 soulevé devant vous?
9 R- Non.
10 PAR LE PRESIDENT:
11 Q- En d'autres termes, est-ce qu'ils
12 se sont objectés aux questions, ou d'autres se sont
13 objectés à répondre, parce que ça pourrait les in-
14 criminer?
15 R- Oui Votre Honneur, dans le cas
16 où quelqu'un ou le procureur s'objectait à une ques-
17 tion, mais s'objecter à l'interrogatoire, et souvent
18 lors des enquêtes selon 568, et 579 de l'acte, ou
19 un procureur s'objecte à une question, c'est arrivé
20 fréquemment, un avocat s'est objecté à ce qu'on de-
21 mande des questions à un pilote ou un autre témoin
22 j'en ai eu connaissance.
23 PAR Me MAURICE JACQUES:
24 Q- Si je comprends bien, personne
25 ne s'élevait devant vous en principe, en disant ne
26 pas être content de témoigner contre ça?
27 R- Non, maintenant, il faut penser
28 qu'à la suite de mon enquête, c'est mon enquête qui
29 faisait suite à une enquête selon 568 ou 579 et tous
30 les documents que j'avais moi, aussi toutes les dé-





1 positions que j'avais, n'étaient pas considérés
2 du tout, même moi j'avais encore le pilote à ques-
3 tionner et la personne était jugée précédemment,
4 mes documents n'étaient donnés à personne et le
5 procureur était nommé pour venir endendre de nou-
6 veaux faits s'il y en avait.
7 Q- Vous référez à des enquêtes
8 formelles?
9 R- Je réfère à des enquêtes selon
10 568 et 579 de l'Acte.
11 Q- Si je comprends bien, vous faik-
12 siez un e enquête en vertu de 552?
13 R- Oui.
14 Q- Et disons pour le moins que vous
15 recommendiez l'enquête en vertu de 579 et 568?
16 R- Oui.
17 Q= Et on nommait une personne dif-
18 férente pour faire cette enquête là?
19 R- Oui.
20 Q- Et cette personne représentait...
21 recommençait-elle votre enquête au complet?
22 R- Cette personne recommençait
23 l'enquête au complet et mes documents, il ne les
24 avait sûrement pas.
25 Q- Est-ce qu'il n'était pas d'usage
26 dans le cas d'enquête formelle de remettre ou de
27 présenter dans cette enquête tous les documents
28 qui avaient été obtenus antérieurement , soit en
29 vertu de 552 et 529 ou en vertu de déclaration pré-
30 liminaire?



1 R- Je pense que oui.
2 Q- Et vous ne faisiez pas ça dans
3 le cas de 579?
4 R- Non dans le cas de 579 et 568
5 la personne nommée par le Ministère ne voulait
6 voir aucun document et recommençait l'enquête à
7 zéro lors de la réunion.
8 Q- Si j'ai bien compris une de vos
9 réponses à me Brisset, c'est que généralement les
10 sanctions que vous suggèriez étaient beaucoup plus
11 sévères que celles qui étaient imposées ultérieure-
12 ment?
13 R- Oui.
14 Q- Est-ce que vous pouviez prendre
15 connaissance des opinions, des différents chefs de
16 département, ou sous-chefs, à qui vous transmettiez
17 vos rapports?
18 R- Oui.
19 Q- Etes-vous en mesure de dire s'il
20 y avait beaucoup de différence entre leur opinion
21 à conter du Ministre jusqu'à vous?
22 R- C'est à la suite de ces lectures
23 d'opinion qu'on voyait sur les dossier, quand il nous
24 revenait, notre dossier montait chez le sous-minis-
25 tre et le ministre et lorsque le dossier nous reve-
26 nait on pouvait voir l'opinion, qu'elle était jmais
27 du tout comme la mienne, et on pouvait même dé-
28 crire où le dossier avait passé, et c'est à la suite
29 de ça, que moi j'avais pensé que c'était un travail
30 extrêmement difficile pour rien, et c'est là que j'a-





1 vais recommandé la formation d'un comité pour fai-
2 re ce travail là.
3 Q_ Est-ce que vous avez remarqué
4 les divergences en opinion des divers gens qui exa-
5 minaient vos rapports?
6 R- Ca été une des raisons pour les-
7 quelles j'ai recommandé la formation du comité et
8 les raisons étaient la divergence de vue, de chacun
9 des gens qui étudiaient le dossier.
10 Q- Maintenant vous avez cessé d'é-
11 mettre des opinions ou de faire des recommanda-
12 tions, ça été la création du comité auquel vous réfé-
13 rez?
14 R- Ca fait suite à la nomination du
15 comité pour peut-être un mois ou trois semaines.
16 Q- Est-ce que ça ne faisait pas aus-
17 si partie et non seulement ça ne faisait pas partie,
18 mais ça faisait partie du nouveau système que vous
19 vouliez instaler?
20 R- Non.
21 Q- Alors le fait que vous ne feriez
22 pas de recommandation, ne faisait paspartie du nou-
23 veau système?
24 R_ Non, je l'avais dit dans mes re-
25 commandations pour l'établissement du nouveau co-
26 mité et je l'avais pensé quand je l'avais recomman-
27 dé et je le pense encore que les recommandations
28 des personnes qui font enquête étaient aussi impor-
29 tantes pour qu'elles soient faites et données à ce
30 comité et ça leur aidait dans leur étude.





1 Q- Dans un autre ordre d'idée vous
2 avez été apprenti-pilote?
3 R- J'ai été apprenti-pilote, pour
4 une période de deux ans et demi.
5 Q- DAns quel district?
6 R- Montréal.
7 Q- Montréal-Québec?
8 R- Oui.
9 Q- Vous avez été aussi à l'école
10 de Marine de Rimouski, et vous en avez été le direc-
11 teur?
12 R- Oui.
13 Q- En comprenant vos deux expérien-
14 ces, pourriez-vous nous dire ce que l'école donne-
15 rait aux apprentis-pilotes?
16 R- Dans mon expérience, les ma-
17 rins qui font du temps de mer sur les navires n'ont
18 pas l'opportunité d'étudier comme ils le devraient
19 et la plupart du temps ces marins aujourd'hui en
20 1962, ou 1963, des gens qui sont encore en onzième
21 année, et de la onzième année, primaire, qui s'en
22 vont sur des navires, s'ils travaillent pendant deux
23 ou trois ans, pendant ce temps là, les études sont
24 laissées de côté, et ne fait pas le travail pratique
25 qui en réalité, peut devenir un officier, et pour de-
26 venir un bon officier, vous avez besoin des connais-
27 sances spécialisées en physique, en mathématique,
28 et en océanographie, et autre chose, et ces jeunes
29 là n'ont pas l'opportunité d'apprendre ça, et ce
30 sont ces matières, comme l'océanographie qui ai-





1 de énormément le pilote dans l'accomplissement de
2 son devoir, et ce sont ces matières là que les
3 jeunes vont apprendre dans des écoles spécialisées
4 mais pas seulement à Rimouski, mais dans n'impo-
5 te quelle école.
6 Q- Quand monsieur GEndron vous
7 étiez présent sur les cours à l'école de Marine de
8 Rimouski, je veux dire, quand vous étiez directeur,
9 est-ce que vous pouvez nous dire, si parmi ces cours
10 qui étaient donnés à l'école Marine de Rimouski, il
11 y avait des choses, des sujets autre que ceux qui
12 sont requis pour le brevet de capitaine au long cours
13 est-ce qu'il y en avait plus qui était enseigné qwue
14 pour le brevet de capitaine à long cours?
15 R- Vous me demandez actuellement
16 si le programme de l'école couvrait les connaissan-
17 ces nécessaires pour quelqu'un qui voudrait passer
18 le certificat de capitaine de long cours?
19 Q- Oui.
20 R- Ma réponse est non, et à mon
21 avis lorsque j'étais là, ça c'est probablement amé-
22 lioré, mais lorsque j'étais là, l'élève qui faisait
23 deux années de cours, directement, passerait son
24 deuxième long cours.
25 Q- Son deuxième long cours?
26 R- Oui, et un élève spécial pour-
27 rait peut-être passer son premier long cours.
28 Q- On peut dire qu'en général, le
29 niveau du cour s de la l'école c'est le deuxième
30 long cours?





1 R_ Moi je dirais que c'était le
2 deuxième à l'école en 1959.
3 Q- En 1959, c'était le deuxième
4 long, cours, et le personne qui optait pour son
5 certificat de deuxi`me long cours, aurait eu àpeu
6 près la même expérience que quelqu'un qui le faisait
7 à l'école?
8 R- I aurait peut-être pas fait ou
9 pris le même bagage de connaissances, que quelqu'-
10 un qui passait par l'école parce que c'est une for-
11 mation spéciale qu'on lui donne 24 heures par jour.
12 Q- Et qu'est-ce, qu'est-ce que cet-
13 te formation spéciale?
14 R- On le fait levér le matin à six
15 heures moins quart, et il a le fait d'un capitaine
16 qui constate tout ce qui se fait, il a son uniforme
17 et enfin on lui fait trouver les sanctions qui s'ap-
18 pliquent aux multitudes de manquements de règle-
19 ment, on lui fait trouver constamment ce qui peut
20 y avoir entre la routine de tous les jours, ce qui
21 fait qu'au bout de 2 ans, si vous avez quelqu'un de
22 très sérieux et quelqu'un qui si comprends, qui
23 veut réellement cette carrière là, le gars ce n'est
24 plus un enfant, c'est un homme, c'est quelqu'un
25 sur lequel vous pouvez vous fier, et il comprend
26 déjà, et qui a rencontré des embûches et qui a déjà
27 eu des probèmes et qui est prêt à les affronter à
28 la première occasion et à essayer de passer à tra-
29 vers.
30 Q- Merci. Maintenant vous nous a-





1 vous nous avez dit qu'à Montréal, le surintendant
2 avait été remplacé par un commis?
3 R- Oui.
4 Q- Savez-vous qui a remplacé mon-
5 sieur Omaley à Québec?
6 R- Oui.
7 Q- Qui?
8 R- Le capitaine Henri Allaire.
9 Q- Est-ceque vous considérez au
10 niveau d'un commis?
11 R- C'est-à-dire que ce n'est pas
12 ce que j'ai dit non plus, parce que j'ai dit mon-
13 sieur Jacques que lorsqu'il a été temps de nommer
14 les deux surveillants à Québec, il y a 20 ans, on en
15 avait nommé un commis , et un capitaine, alors
16 pour moi, il me semble que c'est certainement pas
17 ça.
18 Q- Je m'excuse, j'avais pas com-
19 pris qu'il y avait 20 ans?
20 R- Je me suis peut-être mal expri-
21 mé, mais c'est ce que je voulais dire.
22 Q- Est-ce que ce n'est pas néces-
23 saire d'avoir un expérience de la mer, pour devenir
24 surveillant local?
25 R- La surveillance en mer, vous
26 voulez dire la surveillance sur les navires?
27 R- La surveillance en mer, et la
28 surveillance sur les navires?
29 R- La surveillance sur les navires
30 n'importe qui, si c'est un officier au long cours .





1 Q- Au long cours et qualifié?
2 R- L'expérience à mon avis, c'est
3 très important.
4 Q- Pour être surintendant local?
5 R- Nécessairement.
6 Q- Pourquoi?
7 R- Simplement parce que vous a-
8 vez sous vos ordres 70 ou 75 personnes, monsieur,
9 et il y en a qui ont cette expérience sur les navi-
10 res et il faut que vos connaissances se trouvent au
11 moins à être égales si vous dirigez et le fait d'ar-
12 river sur quelque chose pour avoir du bon sens.
13 Q- Quel a été, et quelles sont été
14 lorsque vous étiez surintendant régional la propor-
15 tion de problèmes d'ordre nautique que le surinten-
16 dant local était appelé à régler ou à discuter, est-
17 ce que ce n'était pas plutôt, les problèmes d'ordre
18 administratif et de tour de rôle, de comptabilité,
19 de pression de droit, et ou d'imposition d'amende,
20 par enquête, ou l'absence du tour de rôle, plutot
21 que le problême d'ordre nautique, et technique?
22 R- Les surveillants locaux du pilo-
23 tage ont énormément d'abord de travail du côté ad-
24 ministration dont vous parlez, mais ce ne sont pas
25 des problèmes qui comme un comptable pour son
26 travail de routine, quand quelqu'un se trompe en
27 faisant des factures, et ce n'est pas des cas de
28 problèmes, qui se multiplient pour lui, ce n'est
29 pas le fait de ces problèmes, mais la difficulté
30 est réellement qu'il faut arriver à trouver une so-





1 lution qui va plaire au pilote et qui va aussi plai-
2 re au Département, qui va améliorer l'administra-
3 tion, à mon idée, c'est d'ordre souvent techinique
4 et souvent vous avez un pilote qui va entrer son
5 bateau dans une mauvaise place, et avant qu'il le
6 sorte sans accident, il a de la misère, pendant
7 que j'étais là , nous avons eu cinquante quelques
8 accidents, mineurs par année, si je me trompe pas,
9 et sur chacun de ces accident là, si on avait eu le
10 temps, il aurait fallu aller visiter le bateau pour
11 voir comment se faisait l'accident, comment il
12 était arrivé, et je pense qu'un comité ne pouvait
13 pas faire ça, il fallait être capable d'aller par
14 les gros capitaines du bateau, et de parler au pi-
15 lote, s'il fallait demander au pilote ou au capitai-
16 ne pourquoi il allait lâcher son ancre à telle place
17 pour quoi, il n'était pas resté là, à la suite de ça,
18 dans le temps, il faut savoir aussi de quoi on par-
19 le et à mon avis il est indispensable qu'un surveil-
20 lant local soit autre chose d'un capitaine de bateau.
21 Q- Une dernière question, est-ce
22 que vous étiez dans le service du pilotage de la ré-
23 gion quand on a établi le système de pilotage au
24 port de Montréal?
25 R- Non, j'étais à l'Ecole de Mari-
26 ne, à Rimouski, c'est en 1957.
27 Q- Merci Monsieur.
28 R- Merci monsieur Jacques.
29 PAR Me MARC LALONDE:
30 Q- Votre dernière réponse, je





1 crois que vous avez répondu, que c'était indispen-
2 sable, et voulez-vous reprendre ceci, et bien vous
3 exprimer par ça monsieur?
4 PAR LE PRESIDENT:
5 Q- Il faudrait qu'il trouve une au-
6 tre désignation?
7 R- Ce serait plus appréciable,
8 qu'indispensable.
9 Q- Indispensable que ce soit un
10 marin, c'est ça que vous voulez dire ?
11 R- C'est ce que je voulais dire,
12 Votre Honneur.
13 Q- Vous avez dit le contraire?
14 R- Je m'excuse.
15 Le témoin est ensuite question-
16 né par monsieur Robert K. Smith , C.R. Commis-
17 saire, en anglais,.
18 -------------
19 PAR Me MARC LALONDE:
20 Nous vous remercions, mon-
21 sieur Gendron de votre témoignage?
22 R- J'espère avoir aidé.
23 ET LE TEMOIN NE DIT PLUS
24 RIEN:
25 Je, soussigné, CHS.-ANDRE
26 BEDARD, sténographe-officiel,
27 dûment assermenté, certifie par
28 la présente que le témoignage
29 ci-dessus est la transcription
30 exacte et fidèle de mes notes





sténographiques:

ET J'AI SIGNE:





1 INTERROGATOIRE DE MONSIEUR
2 GASTON ROUSSEAU: Pilote de la circonscription de
3 Québec et en aval, demeurant à Québec, dûment as-
4 sermenté.
5
6 PAR Me MAURICE JACQUES:
7 Procureur de la Commission.
8 Q- Vous êtes président de la Cor-
9 poration des Pilotes?
10 R- Exactement, oui.
11 Q- Maintenant, monsieur Rousseau,
12 j'ai trois questions à vous poser, les textes ont é-
13 té préparés et je vais vous les lire:"Si par exem-
14 ple des pilotes vous faissaient part de leur désir
15 de se retirer des rangs de la Corporation, tout en
16 se déclarant simplement satisfaits d'appartenir à
17 leur association, laquelle n'est pas encore dissou-
18 te, comment acceuilleriez-vous leur requête?
19 R- Bien cette question étant très
20 importante, premièrement, je crois que j'amène-
21 rais cette question là aux membres lors de l'assem-
22 blée générale annuelle.
23 Q- C'est un problème qui serait
24 soumis à l'assemblée générale?
25 R- Oui.
26 Q- La question suivante, elle est
27 assez longue:" Vous avez déclaré à plusieurs re-
28 prises que la majorité des pilotes étaient en faveur
29 de la présente association, et à la faveur de cette
30 déclaration et afin de prouver votre bonne foi, se-





1 riez-vous consentant à produire un document offi-
2 ciel, tel que celui de l'ancienne association où les
3 pilotes vous approuvent et sont satisfaits de votre
4 association, viendraient apposés leur signature dé-
5 finitive une fo is pour toute, vous signifiez ainsi
6 leur approbation à votre Corporation, serait-il d'ac-
7 cord pour se soumettre à cette épreuve la quelle se-
8 rait constatée et ne laisserait aucun doute dans l'es-
9 prit de la bonne discipline et où on verrait si le pi-
10 lote de Québec désire oui ou non la continuité de la
11 Corporation à la suite des procédures suivies par
12 la Commission et des répercutions qui se sont sui-
13 vies ne serait-ce pas là, un excellent moyen d'éprouver-
14 ver la solidarité des pilotes?

15 R- J'en estimerais...

16 PAR Me MARC LALONDE:

17 OBJECTE: Parce que la question
18 est explicitée, mais je dois m'objecter pour une
19 raison plus sérieuse, je pense que ce qu'on a de-
20 mandé présentement au capitaine Rousseau, c'est
21 de savoir si la majorité des pilotes de la circons-
22 cription l'appui, et appui cette association, et à
23 une assemblée, annuelle, telle que demandé, et dé-
24 posé devant cette Commission, et on ira à une autre
25 assemblée générale annuelle, laquelle j'ai été con-
26 voqué, pour le début de janvier, le deuxième mer-
27 credi de janvier, pardon, et à laquelle l'association
28 de monsieur Rousseau, il sera soumis à cette oc-
29 cation, l'approbation ou la désapprobation et je ne
30 vois pas en quoi la question qui vient d'être lue en





1 aurant que je puisse la comprendre, ajoute quoi
2 que ce soit au dossier présentement.
3 PAR Me MAURICE JACQUES:
4 - Je regrette...
5 PAR Me MARC LALONDE:
6 - Je ne la juge pas claire, et mon
7 confrère va lire la question qu'il a lue?
8 PAR Me MAURICE JACQUES:
9 - Je regrette l'objection de mon
10 confrère, parce qu'il répond à ma question, mais
11 j'aurais préféré que l témoin réponde à ma ques-
12 tion.
13 Q- Voulez-vous expliquer la diffé-
14 rence de dix mille dollars, laquelle est indiquée au
15 bilan du mois d'octobre 1963, comment expliquér
16 une erreur semblable, si erreur il y a, lorsqu'il
17 a fallu faire la distribution du montant de la collec-
18 tion quand vous avez dû faire la distribution aux
19 75 pilotes? Et premièrement, voulez-vous expliquer
20 cette différencet de dix mille dollars au bilan du
21 mois d'octobre 1963?
22 R- C'est très facile à expliquer,
23 c'est qu'à la distribution du 5 octobre, notre secré-
24 taire-trésorier, a fait une erreur de dix mille dol-
25 lars, c'est-à-dire qu'à la distribution aux pilotes
26 au lieu de distribuer aux pilotes cinquante-cinq
27 mille dollars, il s'est trompé de dix mille dollars
28 et il a donné, distribué , soixante et cinq mille dol-
29 lars, c'est-à-dire qu'il a payé dix mille dollars de
30 trop aux pilotes, pendant ce temps là, et on a pensé





1 qu'e notre bon confrère venait de jouer à la Bourse
2 avec ces dix mille dollars, mais c'était le contrai-
3 re, il y en a payé trop, alors de toute façon, j'ai
4 demandé à monsieur Ménard de donner des explica-
5 tions dans notre prochain bordereau, soit la prochai-
6 ne paye.
7 Q- En premier cette somme de dix
8 mille dollars, était en fait payée aux pilotes et elle
9 était couverte?
10 R- C'est-à-dire que monsieur Mé-
11 nard avait fait ces chèques, et payé, c'est l'explica-
12 tion de la situation, il y a plusieurs de nos membres
13 quine changent pas leur chèque immédiatement, alors
14 la différence de dix mille dollars, même, s'il ne
15 l'avait pas en banque, monsieur Ménard, m'a dit
16 qu'elle serait certainement couverte, parce qu'on
17 a des membres qui ne changent pas leur chèque imé-
18 médiatement, de toutes façons monsieur Ménard a
19 préparé ici, un...que j'ai fait additionner, c'est un
20 bordereau et si vous voulez je peux vous en faire
21 la lecture, on savait que c'était pour venir, et je
22 me suis préparé, et voici, et à laprochaine distri-
23 bution, il y aura sur le bordereau, quelque chose com-
24 me ceci:"Veuillez noter qu'à la distribution du 5 oc-
25 tobre dernier, le montant de la collection était de
26 cinquante-cinq mille deux cent sept dollars et qua-
27 rante-huit cents, et que par erreur, j'ai basé la dis-
28 tributrion auxpilotes, sur soixante et quiq mille deux
29 cent sèpt dollars et quarante-huit cents, par contre
30 le 20 octobre, j'ai fait la correction qui s'imposait





1 et la distribution était basée sur soixante mille six
2 cent quatre-vingt-dix-sept dollars et quatre-vingt-
3 dix-sept cents, et en résumé les pilotes ont reçu
4 dix mille dollars, quinze jours trop tôt, soit le 5
5 au lieu du 20 octobre.
6 Q- Alors si je comprends bien,
7 la perception pour le 5 octobre était de cinquante-
8 cinq mille dollars, et vous avez distribué soixante
9 et cinq mille dollars?
10 R- C'est bien ça.
11 Q- Par ailleurs au 15 octobre, la
12 perception était de soixante et dix mille dollars et
13 vous n'avez distribué que soixante mille dollars?
14 R- C'est ça.
15 PAR Me MARCELALONDE:
16 Q- Puis-je demander au secrétaire
17 trésorier de retracer le document , la pièce qui
18 consistait en la liste des personnes qui se sont join-
19 tes à la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent
20 lors d'un e assemblée de l'Association en 1960, au
21 mois de mars 1960?
22 R- (Le secrétaire-trésorier, fait
23 les recherches nécessaires)
24 Q- Monsieur Rousseau lors de l'in-
25 terrogatoire de mon confrère, Me Jacques, celui-ci
26 vous avait demandé de produire une copie d'un télé-
27 gramme expédié au x navires qui attendaient aux
28 Escoumins, en avril 1962, télégramme envoyé par
29 votre corporation au nom de la Fédération des Pi-
30 lotes du St-Laurent, pourriez-vous prendre connais-





1 sance des deux documents ici, un du 6 avril et l'au-
2 re du 8 avril 1962 et me dire si ces docujme nts
3 sont bien les copies des télégrammes qui ont été
4 envoyés à ces navires?
5 R- Oui c'est bine ça.
6 Q- Je constate qu'il y a une liste
7 de navires au bas de ce télégramme, est-ce qu'il
8 s'agit bien de la liste des navires auxquels ces té-
9 légrammes ont été envoyés?
10 R- C'est-à-dire que je n'ai pas fait
11 la vérification pour savoir si des télégrammes oht
12 été envoyés à tous ces navires, mais c'est ça, ce
13 sont les pilotes enfin qui sont supposés avoir en-
14 voyé des télégrammes à ces navires là.
15 Q- Est-ce que cette liste a été pré-
16 parée par votre secrétaire-trésorier?
17 R- C'est ça.
18 Q- Monsieur Ménard, et je ne pense
19 pas qu'il y ait une cote réservée à cet item, mais
20 on pourrait produire ce télégramme sous la cote
21 769.
22 PAR LE PRESIDENT:
23 - Pourriez-vous donner la descrip-
24 tion?
25 R- Copie de télégramme expédiée
26 aux capitaines de navires par la Fédération des Pi-
27 lotes du St-Laurent en avril 1962, 6 avril 1962, et
28 le 8.
29 PAR Me MARCE LALONDE:
30 - Le 6 et le 8 avril 1962.





1 PAR LE PRESIDENT:

2 Q- 1962 ou 1963?

3 PAR Me MARC LALONDE:

4 - 1963, excusez 1962, et lors de
5 l'interrogatoire par mon confrère, Me Mahoney,
6 je pense qu'il y a un point qui n'a pas tout à fait
7 été qualifié, soit à savoir quand nous avons parlé
8 de 1969, soit, est-ce que la Fédération des Pilotes
9 du St-Laurent était constituée à cette époque?

10 R- En 1959, non.

11

12 Il y a à ce moment discution
13 entre Me Marc Lalonde et Me Jean Brisset, en an-
14 glais.

15

16 PAR Me MARC LALONDE:

17 Merci-Monsieur Rousseau.

18 ET LE TEMOIN NE DIT PLUS
19 RIEN.

20 Je, soussigné, CHS.-ANDRE BE-
21 DARD, sténographe-officiel, dû-
22 ment assermenté, certifie par la
23 présente que le témoignage ci-
24 dessus est la transcription exac-
25 te et fidèle de mes notes sténo-
26 graphiques:

27 ET J'AI SIGNE:

28

29

30





1 INTERROGATOIRE DE MONSIEUR
2 HORACE ARCAND: âgé de 58 ans, capitaine, demeu-
3 rant à Montréal, dûment assermenté sur les Saints-
4 Evangiles;.
5
6 INTERROGE PAR Me MARC LA-
7 LONDE:
8 Procureur de la Fédération des
9 Pilotes du St-Laurent.
10
11 Q- Capitaine Arcand, il faut com-
12 prendre que vous êtes pilote de la circonscription
13 de Montréal?
14 R- Oui monsieur.
15 Q- Depuis combien de temps êtes
16 vous pilote dans la circonscription de Montréal?
17 R- Depuis 1934.
18 Q- A l'Heure actuelle, dans quelle
19 section de la circonscription agissez-vous?
20 R- Montréal-Trois-Rivières.
21 Q- Quelle a été votre expériehce
22 en mer avant de devenir Pilote?
23 R- En mer, je naviguais sur la
24 côte Est, et sur la côte Ouest, à bord des bateaux
25 allemands et de désignation vague, je voyageais à
26 bord de ces bateaux autour du Cap Horn pour aller
27 dans les rivières et un peu partout, puis j'ai navigué
28 sur les bateaux du CAnadien National, ici et j'ai
29 voyagé de New York à l'Amérique du Sud, puis j'ai
30 navigué sur les Grands Lacs et j'ai été à Fort Wil-





1 Liam sur les Grands Lacs.
2 Q- Combien de temps avez-vous na-
3 vigué avant de dedenir Pilote?
4 R- J'ai navigué à peu près quatre
5 ans sur les Lacs, puis j'ai été sept ans apprenti=
6 dans la marine où j'ai eu ma licence, de pilote à
7 28 ans, et j'ai commencé à 17 ans, à naviguer.
8 Q- Est-ce que vous êtes détenteur
9 d'un certificat?
10 R- J'ai mon maître-quartier.
11 Q- Est-ce que vous aviezun certifi-
12 cat au moment où vous êtes devenu pilote dans la cir-
13 conscription de Montréal?
14 R- Je suis devenu pilote...
15 Q- Combien de temps avez-vous été
16 appointé à la circonscription de Montréal?
17 R- Pas tout à fait sept ans, j'ai
18 commencé mon apprentissage en 1927, au mois d'oc-
19 tobre 1927, puis j'ai eu ma licence de pilote en
20 mars 1934.
21 Q- Est-ce que cette fonction d'appren-
22 tissage à l'époque de la fonction, est-ce qu'on vous
23 occupait à plein temps en tant qu'apprenti?
24 R- Oui dans le temps on peut dire
25 que les bateaux n'étaient pas très très vite, alors
26 on faisait plusieurs voyages et on faisait d'ailleurs
27 jusqu'à cent voyages par année, dans le temps, et
28 cKétait entre Québec et Montréal, et ça n'allait pas
29 très bvite.
30 Q- A l'heure actuelle, est-ce que





1 vous êtes pilote de la classe A ou de la classe B?
2 R- De la classe A.
3 Q- Depuis combien de temps êtes-
4 vous pilote de la classe A?
5 R- Depuis que ça été établi en 1959,
6 1958 ou 1959, ma réponse est que je suis pilote de la
7 classe A depuis que ça été établi en 1958-1959.
8 Q- Et depuis quand a t-il divisé la
9 circonscription de Montréal en deux sections, c'est-
10 à-dire entre de Québec à Trois-Rivières, et l'autre
11 de Trois Rivières à Montréal?
12 R- Bien ça dû commencer je crois,
13 en 1955 ou 1956, au début où il y avait des bateaux
14 qui ne déchargeaient pas à Trois -Rivières, graduel-
15 lement le changement ça compris tous les bateaux,
16 mais au début, j'imagine que ça doit vers 1955 ou
17 1958 et ça été ensuite jusqu'à temps que tous les
18 bateaux le fasse, et il y avait les bateaux qui é-
19 taient moins vite à changer.
20 Q- Vous rappelez-vous en quelle
21 année approximativement de changement s'est opé-
22 ré de façon obligatoire sur les navires
23 R- Je comprends, mais je crois
24 que c'est en 1959.
25 Q- Pourriez-vous nous dire Capi-
26 taine si vous avez été Pilote spécial antérieurement
27 à l'obtention de votre licence de pilote?
28 R- Oui, j'ai pris des notes, j'ai
29 été sur des bâtiments canadiens, dès le début quand
30 j'ai commence, j'ai eu ma licence en 1934, et j'ai





1 été sur des navires canadiens de 1935 à 1946, ce
2 qui fait 11 ans, puis après ça pour le Canadien Pa-
3 cifique de 1946 à 1959, puis après ça, quand la clas-
4 se A a été établie en 1959, j'ai été 11 ans, à navi-
5 guer sur des navires canadiens et 13 ans pour le Ca-
6 nadien Pacifique plus pour ma classe A depuis 1959.
7 Q- J'imagine que vous avez une cer-
8 taine expérience à la manoeuvre des navires de pas-
9 sage dans la circonscription de Montréal, avec tou-
10 tes ces années, et pourriez-vous pour le bénifice
11 de la Commission prendre le cas hypothétique di-
12 sons d'un navire, de passagers tel un Empress et
13 de le prendre au hangar numéro 9 dans le port de
14 Montréal, et d'écrire à la Commission ce que re-
15 présente un voyage d'un tel navire de Québec, de
16 Montréal à Trois-Rivières, et indiquer à la Commis-
17 sion sommairement quelles sont les courses approx-
18 imatives que vous auriez à faire, et les incovénients
19 que vous rencontriez en court de route, et je vous
20 demanderais d'indiquer les cources approximatives
21 que vous suivriez en bleu et les courants en rouge
22 si vous avez besoin de vous en servir?
23 R- Oui monsieur.
24 Q- Est-ce qu'il vous est arrivé
25 de piloter les Empress?
26 R- Ca m'est arrivé, il faudrait
27 pas les conter, j'aurais peur, j'ai été 13 ans et de-
28 mi en montant et en descendant, ce qui veut dire
29 que toutes les semaines, je faisais mon voyage à
30 peu près, je peux dire, trois voyages par semaine





1 et je m'adonnais que j'avais toujours l'autre en
2 montant.
3 Q- On peut dire que vous aviez fait
4 des Empress avant sur les rivières?
5 R- Oui bien des fois.
6 Q- Pourriez-vous pour la Commis-
7 sion décrire ce qu'est-ce un voyage sur un navire
8 piloté dans la circonscription en partant du quai
9 numéro 9 dans le Port de Montréal?
10 R- C'est àssez difficile à expliquer
11 c'est-à-dire que nous ne parlons pas le même lan-
12 gage, et il y a bien des étrangers ici, et il y a bien
13 des choses en regard ce qu'un bateau doit faire et
14 si vous voulez avoir une bonne explication, c'est
15 entendu que là ce ne sera pas la même chose que
16 si on parlait entre pilotes, ainsi j'aurais pas besoin
17 de dessiner, mais je vais être obligé de dessiner
18 pour bien me faire comprendre.
19 PAR LEPRESIDENT:
20 Q- Ce que nous voulons avoir, c'est
21 quelque chose, que nous pouvons comprendre en li-
22 sant celà dans le salon chez nous?
23 R- Là je crois...
24 PAR Me MARC LALONDE:
25 Q_ En somme je comprends qu'on
26 vous demande pas de description technique, au point
27 que n'importe lequel d'entre nous puisse devenir
28 un pilote ou faire application pour devenir pilote?
29 R- C'est parce que j'ai assisté à
30 plusieurs examens de pilotes, et il y a une façon





1 quelconque qui devient assez particulière et assez
2 routinière pour nous autres que quand on tombe avec
3 des étrangers, on peut en échapper et ça nous embê-
4 te un peu, au point qu'on ne peut comprendre qu'est-
5 ce qu'on veut dire, mais de toutes façons vous vou-
6 lez que je parte du hangar numéro 9,.
7 Q- C'est l'endroit que les Empress
8 sont situés habituellement, elles sont acostées là
9 habituellement?
10 R- C'est ici qu'on part.
11 Q- Voulez-vous indiquer en rouge
12 sur la carte pièce numéro 451?
13 R- On va partir en reculon ici du
14 bassin après avoir téléphoné au maître du port
15 pour avoir la permission de partir. Avant de par-
16 tir normalement il faut une permission du maître
17 du port. J'ai un remorqueur en avant et un en ar-
18 rière, on s'informe s'il y a un bateau en montant
19 ou en descendant pour avoir le chenal libre pour
20 partir, quand les premiers préparatifs d'amarrage
21 sont faits, on part d'ici en reculant, puis alors
22 il faut voir si on a un vent de l'Est ou du Sud, ou
23 de l'Ouest, parce que ça va être une affaire dif-
24 férente et ça peut forcer le bateau à dériver si un
25 vent de l'Est, j'ai un remorqueur que j'aiici , j'ai
26 un remorqueur à tribord et un deuxième en arrière
27 et en avant on en a un ici au cas où j'aurais un
28 vent de l'Est et qui va me pousser contre le vent,
29 enfin j'ai finima position comme ça pour reculon,
30 puis là je pars d avant ici , et ici il faut prévenir





1 pour que notre bateau ne touche pas à ces appointe-
2 ments là, et va falloir aller passer au Sud.
3 PAR LE PRESIDENT:
4 Q- Au Sud de quoi?
5 R- De la boué si on peut passer.
6 PAR Me MAURICEJACQUES:
7 Q- Quel est le numéro de la boué?
8 R- 201 N.
9 PAR Me MARC LALONDE:
10 Q- Et lorsque vous reculez en
11 sortant du quai comme ça, quelle distance êtes-
12 vous de cet angle de terre qui s'avance et qui s'ap-
13 pelle McKay Pire?
14 R- Ici j'ai deux cents pieds, alors
15 la distance qu'il me reste pour travailler mon affai-
16 re avant à peu près cent pieds en arrière, mon ba-
17 teau quand il avance en arrière, j'ai dit cent pieds
18 de libre, il faut arrêter mon bateau pour ne pas al-
19 ler plus loin, là je tourne comme ça, et je me pla-
20 ce en ligne droite pour partir, là,la minute que je
21 pars si mon bateau va pour prendre une "shire"
22 pour aller passer ici dû au courant qui monte à la
23 "shed 9-18" ça fait un remous qui remonte, c'est
24 pour ça que mon bateau va aller dans le centre là
25 je vais mettre toute ma roue à gauche pour éviter
26 en autant qu'il va falloir passer dans le centre, j'ai
27 prévenu le cas de "shire" dans le centre à la pointe
28 ici et quand le courant va me reprendre, il va être
29 contraire et je vais partir mon bateau, qu'il va fal-
30 loir aller carré sur la shed 2425 et c'est là que je





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 vais prévenir avant de commencer à "shirer" vers
2 le nord.
3 Q- Quel est le courant approxima-
4 tif à cet endroit dans le Port de Montréal?
5 R- On peut avoir cinq, six noeuds,
6 ça dépend de la hauteur de l'eau, ça affecte la hau-
7 teur de l'eau, mais on prévoit un courant de six
8 noeuds.
9 Q- Est-ce que les travaux qui se
10 font actuellement dans le Port de Montréal, ont af-
11 fecté les courants dans le Port?
12 R- Probablement qu'ils vont affec-
13 ter, mais pas à cet endroit, mais plus bas.
14 Q- Pourriez-vous continuer avec
15 votre navire?
16 R- Alors là, prévenant mon cou-
17 rant qui me jette fortement ici, au Nord, et c'est
18 de la manière que je descends le courant qui va
19 prendre le derrière de mon bateau au lieu du de-
20 vant et mon bateau va vouloir aller passer au Sud
21 du pilier centre du pont, c'est ce que mon bateau
22 va vouloir faire, et pour revenir.
23 Il y a le courant qui tombe
24 en bas de la "shed" 19, qui va prendre l'arrière
25 de mon bateau et vouloir s'en aller passer au cen-
26 tre du pont , pilier Sud, c'est un chose que j'ai
27 prévenue et je vais mettre mes roues en temps
28 pour prévenir cette grosse chose, et là , je suis
29 revenu ici, je passe au Sud, et tout le temps mon
30 courant me jette un peu ici, là, c'est la même cho-





1 se, mon bateau part pour aller au Sud, parceque
2 le courant ici, me fait envoyer ici, dans le centre
3 et ce sont des choses que je préviens avec ici le
4 courant qui frappe le quai Laurier.
5 W- Evidemment vous référez: "Ici
6 et là" vous référez à des objets spécifiques à cha-
7 que fois, mais il faut référer dans le dossier?
8 R- Là, moi je descends ici.
9 Q- Si vous voulez, ?
10 R- En approchant du quai Laurier,
11 le courant affecte le coin et à tendence à faire jeter
12 mon bateau encore ici, là je préviens encore avec
13 ma roue et c'est la même chose qui se produit ici.
14 Q_ Où ici encore?
15 R- Encore ici au bureau des pi-
16 lotes, le courant va comme ça, pu8s mon bateau s'
17 en va vers le cinquante.
18 Q- Vous indiquez avec le crayon
19 rouge, la direction approximative du courant?
20 R- C'est ça.
21 Q- N'ayez pas peur de peser fort
22 c'est du bon papier.
23 PAR LE PRESIDENT:
24 Q- Je suggèrerais que l'ajourne-
25 ment vous preniez un bon crayon et avec les avocats
26 et le témoin on indique clairement là-dessus.
27 PAR Me MARC LALONDE:
28 Q- Si vous voulez capitaine con-
29 tinuer avec votre navire à l'endroit que vous étiez
30 rendu, qui est?





1 R- Ici.

2 PAR LE PRESIDENT:

3 Q- Au quai 50, je crois?

4 PAR Me MARC LALONDE:

5 Q- Au quai 50, qu'est-ce qu'il
6 arrive?

7 R- Il faudrait dire sur ce point
8 que si je "shire" c'est parce que mon bateau n'a
9 pas toute la vitesse, on ne peut pas sortir du Port
10 de Montréal, avec quarante révolutions, avec un
11 bateau comme ça, on va toujours tranquillement
12 c'est qu'il faut aller ainsi, toujours tranquillement,
13 seulement le courant a beaucoup plus d'effet sur
14 nos bateaux, quand nos bateaux viennent de travers,
15 et si j'ai un bateau qui tire trente pieds, on peut
16 s'imaginer qu'il faut prévoir trente pieds d'eau
17 et là ça tire plus, et ce serait moins pire si j'é-
18 tais à pleine vitesse, mais tranquillement, il faut
19 faire attention, à présent il faut toujours avoir
20 égard à tous ces quais là, où il y a des petits ba-
21 teaux, et qui ont la permission du maître du Port
22 de Montréal, et ces petits bateaux lâchent l'amarre
23 ou viennent acoster.

24 PAR LE PRESIDENT:

25 Q- En faissant votre quai, vous
26 avez passé en-dessous du pont, est-ce que vous a-
27 vez attendu que votre trafic soit libre?

28 R- Il faut attendre habituellement
29 on a la permission du maître du port de partir, par-
30 ce qu'un bateau peut-être attaché ou pas attaché, et





1 s'ils sont après l'attaché, il faut attendre qu'ils
2 finissent d'attacher leur bateau et quand on voit
3 que notre chemin est libre , on part, je ne prends
4 pas un gros courant, mais qui va me jeter ici,
5 PAR Me MARC LALONDE:
6 Q- Vous dites ici, à quelle place?
7 R- Dans l'eau morte, ici.
8 PAR Me MAURICE JACQUES:
9 Q- En face de quel quai?
10 PAR LE PRESIDENT:
11 - A l'Ouest du quai McKay?
12 R- Oui, qui va me tirer au Sud
13 du quai Jacques-Cartier par exemple, là, j'attends
14 ici, on voit s'il en vient du quai Jacques-Cartier
15 PAR Me MARC LALONDE:
16 Q_ Indiquez en vert sur la pièce
17 451?
18 R- Quand je vois que mon chemin
19 est libre, là je pars.
20 Q- Et les remorqueurs qui vous
21 aident à quel endroit vous laisse t-il environ?
22 R- A peu près vis-à-vis de là,
23 vis-à-vis le numéro 2.
24 Q- Vis-à-vis la jetée numéro 2?
25 R- Oui, vis-à-vis la jetée numéro-
26 2.
27 PAR LE PRESIDENT:
28 Q- Est-ce que je comprends bien,
29 qu'ils vous laissent quand vous êtes complètement
30 tourné?





1 R- Quand je suis complètement
2 tourné, pointé droit vers la rivière, et je prends
3 et un peu de vitesse, là je lâche mes remorqueurs
4 en arrière, et quand les amarres tombent, il faut
5 faire attention pour ne pas que ça prenne dans l'éli-
6 ce, si on se laisse remorquer il va falloir arrêter
7 les engins complètement pour ne pas prendre les
8 amarres dans les élices, mais hypothétiquement
9 en autant que mon chemin est libre, mon bateau
10 laisse les amarres et là j'ai pas de danger avec le
11 chemin que j'ai à faire.
12 PAR Me MARCEL LALONDE:
13 Q- Voudriez-vous indiquer Capi-
14 taine, la jetée 50 où vous êtes rendu?
15 R- 50.
16 Q- Est-ce qu'à partir de ce mo-
17 ment là, vous pouvez augementer de vitesse votre
18 pouvoir pour les mêmes conditions?
19 R- Dans les mêmes conditions,
20 oui ce serait les mêmes conditions jusqu'à temps
21 que je serais clair des quais en bas de Montréal,
22 on ne peut pas aller plus vite.
23 Q- Est-ce qu'il y a une limite de
24 vitesse dans le Port, qui a été adoptée?
25 R- Oui.
26 Q- Elle est en noeuds?
27 R- 10 en descendant et 6 en mon-
28 tant, et à présent 10 en descendant, ça va dépendre
29 quel bateau vous avez, si vous avez un bateau qui
30 tire trente-quatre pieds, 10 noeuds, c'est encore





1 trop, mais si c'est un petit bateau, c'est autre
2 chose, un petit bateau, peut marcher à 22 noeuds
3 s'il a pensé qu'il pouvait être en retard, il dit
4 à quelle vitesse il peut aller, mais je dis qu'al-
5 ler à douze noeuds, c'est à peu près, vous pouvez
6 aller à 12 noeuds, mais j'irais pas à 12 noeuds avec
7 une Empress de la Cunard, avec une Empress vous
8 savez, avec douze noeuds, vous ne pouvez pas fai-
9 re de dommage, ça dépend des bateaux, il y a des
10 bateaux qui font des gros déplacements, mais j'en-
11 tends des petits bateaux, c'est supposé que ces ba-
12 teaux là, sont légers et facile à contrôler.
13 Q- Pouvez-vous continuer de
14 l'endroit où était rendu votre navire, et indiquer
15 les principales difficultés que vous rencontrez?
16 R- Les principales difficultés
17 il y en a, tout le long, et on en rencontre tout le
18 temps, ici bien vis-à-vis le 50, là se trouve en-
19 core la même chose, il y a le courant qui nous jet-
20 te ici, mais demandez-moi pas pourquoi, je l'ai
21 jamais compris le courant, là. et on peut toujours
22 dire, que le courant tente à nous faire rentrer,
23 c'est probablement les battures ici, là on continu
24 on arrive à la longue pointe, à la longue Pointe,
25 c'est encore la même chose, on commence à tour-
26 ner le bateau, il ne veut plus arrêter de tourner
27 là il faut prévenir et mettre toute sa roue, autre-
28 ment qu'est-ce qui arrive, le bateau s'en va pour
29 s'engager dans le courant et alors, il s'en va com-
30 me ça, ici, et ça le fait toujours tourner vers le





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 nord.

2 Q- Est-ce qu'il y a des travaux
3 principalement à la longue pointe, qui entrainent
4 des difficultés particulières?

5 R- Oui le tunnel qu'ils vont cons-
6 truire.

7 Q- Pourriez-vous indiquer l'en
8 droit, où vont les travaux pour le tunnel de longue
9 pointe à l'heure actuelle, pouvez-vous faire un bar-
10 re au crayon bleu, de travers complètement, .

11 PAR LE PRESIDENT:

12 - Sur la pièce numéro?

13 PAR Me MARC LALONDE:

14 Q- Je pense que c'est le numéro
15 450.

16 R- Les travaux, ici, vous avez
17 des vannes d'encrées et des remorqueurs et des
18 tuyaux, vous avez toutes sortes de choses, et vous
19 avez un bateau là, il faut modérer encore notre ba-
20 teau à l'extrême limite, avec tout ça, qu'est-ce qui
21 arriverait comme je l'ai expliqué plus haut, en s'en
22 allant, si on a pas beaucoup de vitesse, le courant
23 prend le derrière du bateau, et je préviens cette
24 affaire là.

25 Q- Pouvez-vous expliquer l'en-
26 droit du mouillage à la longue pointe, avec un cray-
27 on vert, nous faire un cercle approximatif du lieu
28 où se trouve ce mouillage?

29 R- Le mouillage que vous avez
30 ici, c'est le mouillage numéro 1, il part d'ici en





1 bas.

2 Q- Il part de l'endroit qui est
3 indiqué par le mot longue pointe, approximativement
4 sur la pièce 450?

5 R- Oui.

6 Q Et il se rend jusqu'à quel
7 endroit?

8 R- Il se rend jusqu'àu numéro
9 4 en haut, à la Canada Ciment, c'est ce qui com-
10 prend le canal.

11 Q- Les deux points qui sont indi-
12 qués en vert sur la carte, reliés avec des petites
13 lignes, est-ce qu'il y a très fréquemment des na-
14 vires à l'encrage à cet endroit là

15 R- Il y a toujours des navires de
16 mouiller à la longue pointe, même ces jours-ci j'ai
17 passé et je pense qu'il y en avait sept ou huit à la
18 longue pointe à venir ici, et ce qui veut dire que
19 vous aviez aucun espace disponible entre ces ba-
20 teaux là.

21 Q- Quel est l'objet de cet encra-
22 ge à cet endroit, est-ce qu'il se fait des inspec-
23 tions pour la Voie Maritime, est-ce que c'est à peu
24 près le point pour les inspections?

25 R- On fait les inspections pour
26 la Voie Maritime et à part de ça, c'est un bateau
27 mettons qui arrive deux heures, trois, quatre heu-
28 res, là on mouillera le bateau, on accostera deux
29 heures à cet endrit là, on mouille le bateau à la
30 longue pointe, puis il y a l'inspection, la douane





1 et différentes affaires, c'est l'encrage officiel.
2 Q- Pourriez-vous continuer avec
3 votre návire une fois que vous avez passé cet en-
4 droit, ce mouillage indiqué, la course maintenant
5 que vous suivez approximativement?
6 R- La course que j'ai ici, c'est
7 vingt-cinq seulement, mais je prendrai jamais seu-
8 lement ving-tcinq parce que dans ma course ici le
9 courant me jette au nord, et quand je suis tourné
10 là, le courant me jette au sud, puis il me rejette au
11 nord, et de nouveau au sud, alors le vingt-cinq, je
12 l'allignerai jamàis sur le vingt-cinq, il faut que
13 je calcule tout le long de la course.
14 Q- ceci couvre votre course, à
15 partir du mouillage jusqu'à quel endroit approxima-
16 tivement que vous avez eu l'impression que vous
17 alliez du côté nord puis du côté sud et encore du
18 côté nord?
19 R- C'est là, à partir d'ici, tout
20 le long de la longue pointe, là j'ai expliqué que
21 mon courant cherchait à faire aller mon bateau vers
22 le nord et après ça c est le contraire, ici en tour-
23 nant avec l'angle mon bateau s'en va vers le nord
24 et quand je suis rendu dans la passe droite, le cou-
25 rant me tourne au sud, et il faut jouer et je vous
26 assure que c'est pas gai, et là mon courant devient
27 droit avec le chenail, quand je retombe un peu plus
28 bas, et après ça, ici, la table du courant me jette
29 fortement au nord.
30 Q- Et ici, c'est à quel endroit?





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 R- 151-M.
2 Q- A la boué 151 M?
3 R- C'est ce qu'on appelle la table
4 du courant, et si on se tasse pas entemps pour ren-
5 contrer un autre bateau, soit à cent trente pieds,
6 si on n'éclaire pas par en arrière, parce qu'ici il
7 y a sept cent trente pieds, et il faut que je prévien-
8 ne, si je vois un gros bateau qui monte, je dois
9 faire modérer mon bateau, parce que je ne serai
10 pas capable de le rencontrer à cet endroit, là, qu'on
11 appelle la table du courant, le courant est très fort
12 et très dangereux.
13 Q_ Vous avez un courant approxi-
14 mativement à ce t endroit?
15 R- Le courant est de trois neouds
16 mais ce n'est pas encore le courant comme l'âme du
17 bateau, l'âme du bateau qui a trente-deux pieds va
18 vous jeter complètement au nord, et l'autre qui monte
19 le courant va le faire tirer sur l'autre bateau et
20 c'est un e rotation à prendre sans se tenir très prés.
21 Q- Une fois que vous avez passé
22 cet endroit, aux environs de la boué 151 M?
23 R- Oui c'est ça.
24 Q- Quelle est votre course appro-
25 ximativement et quelle est la difficulté que vous al-
26 lez rencontrer?
27 R- Là le courant à cet endroit va
28 me jetter fortement au nord, et la table du courant
29 là devient droite avec mon chenail d'un quart de mil-
30 le, et va me rejetter encore au sud , me repousser





1 tout à l'heure encore un coup vers le sud, mais à
2 trente-cinq c'est ma course, mais je me trouve, que
3 je ne monte pas longtemps sur mon trente-cinq, si
4 je rencontre un autre bateau, il y encore un autre
5 endroit qui est encore dangereux.
6 Q- C'est vis-à-vis de quel en-
7 droit?
8 R- C'est- vis-à-vis de cet endroit
9 où il y a une petite longueur que le chenal a pas
10 grand chose, et si vous descendez moi je descends
11 et je sais jamais s'il y en a un autre, là le courant
12 ici peut jeter l'autre bateaucarré au sud et moi je
13 descends, qu'est-ce que je vais faire moi, avec un
14 bateau là, c'est sérieux à rencontrer.
15 Q- Qu'est-ce que vous faites, vous
16 médérer?
17 R- On modère, parce que je ne
18 vois pas plus vite que neuf noeuds, on n'a pas aucun
19 moteur sur notre bateau et on une profondeur de tren-
20 te, trente-quatre, trente-cinq pieds et on voit à mo=
21 dérer un peu à cet endroit là.
22 ADVENANT 5.10 HEURES P.M.,
23 LA COUR EST AJOURNEE AU
24 LENDEMAIN 10.00 HEURES
25 A.M.
26
27 ET, LE TEMOIN NE DIT PLUS
28 RIEN:
29 Je, soussigné, CHS.-ANDRE
30 BEDARD, sténographe-officiel,





1 dûment assermenté, certifie
2 par la présente que le témoi-
3 gnage ci-desses est la trans-
4 cription exacte et fidèle de
5 mes notes sténographiques:
6 ET J'AI SIGNE:
7
8 CHS.-ANDRE BEDARD,
9 Sténographe-officiel.
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30









ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

1 CANADA

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER . J.C.S.
6 Président

7 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
8 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

9

10 Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

11 Me MARC LALONDE, c.r.
12 procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
13 procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
14 procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la
Voie Maritime du St-Laurent,
15 procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

16 Me JEAN RICHARD pr Me LEOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

17 Me COLLIN MASON pr Me J' MAHONEY,
18 procureur de la Dominion Marine Association:

19 Me JEAN BRISSET, c.r.
procureur de la Fédération des armateurs du Canada;

20 Me R. MAGGILLIVRAY,
21 procureur des ministère des Transports:

22

23

24

25 VOLUME 80 - Page - 4001 à 4004

26

27

28 TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 19 NOVEMBRE 1963.

29

30





1 C A N A D A

2

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

3

4

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER , J.C.S.
Président.

5

6 Monsieur ROBERT K. SMITH , c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. REWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10

11

Le dix-neuvième jour de novem-
12
bre de l'an mil cent soixante et trois.
13

14

LE TEMOIN MONSIEUR HORACE
15
ARCAND CONTINU AUJOURD'HUI SON TEMOIGNA-
16
GE EN ANGLAIS TOUJOURS QUESTIONNE PAR Me
17
MARC LALONDE, PUIS IL EST EGALEMENT QUES-
18
TIONNE PAR Me COLLIN MASON ET Me JEAN BRIS-
19
SET EGALEMENT EN ANGLAIS.
20

21

Après une question de Me Bris-
22
set celui-ci montre une lettre et la dite lettre est
23
lue par Me Maurice Jacques, Procureur de la Com-
24
mission, et la lettre se lit comme suit:
25
Montréal, 30 juillet 1963.
26
Avis aux Pilotes:
27
Afin d'uniformiser l'inscription
28
des heures sur votre carte de
29
pilotage, le surintendant du pi-
30
lotage, me demande de vous ex-





pliquer à nouveau, la procédure
à suivre concernant les heures
à être inscrites dans les cadres
de: Ordered Time", " Reported
Time" et de "Sailing Time".
Dans le cadre de:"Ordered Time
vous devez inscrire l'heure à la-
quelle votre présence est requi-
se à bord, si le bureau vous ap-
pelle à dix heures pour douze
heures, vous devez inscrire dou-
ze dans ce cadre de :"Ordered
Time" .
Dans le cadre de:"Reported Ti -
Me" si vous avez été commandé
pour douze heures et que vous
arrivez à bord à onze heures et
quarante-cinq dans le cadre de
"Reported Time" vous devez ins-
crire ce temps de onze heures
et quarante-cinq.
Dans le cadre de "Sailing Time"
vous devez inscrire l'heure réel-
le du départ du navire, si après
avoir été commandé pour douze
heures le navire ne part qu'à
douze heures et quarante-cinq
vous devez inscrire douze heu-
res et quarante-cinq dans le
cadre de "Sailing Time".





1 Doc votre cadre sera ainsi com-
2 plété: "ORDERED TIME: Douze
3 heures. "REPORTED TIME: On-
4 ze heures et quarante-cinq.
5 SAILING TIME: Douze heures et
6 quarante-cinq.
7 En nulle occasion est-il néces
8 saire d'indiquer l'heure à laquel-
9 le le commis vous téléphone.
10 Je crois ces explications don-
11 nées plus haut, bien claires et
12 vous prierais à l'avenir de bien
13 remplir vos cartes telles que
14 mentionnées et une carte qui
15 ne sera pas bien complétée vous
16 sera retournée, et la collection
17 de vos droits de pilotage retar-
18 dée d'autant.
19 Veuillez vous conformer en con-
20 séquence.
21 (Signé) Jacques Melançon,
22 Surveillant du district.
23 R- Après avoir discuté et avoir
24 fait faire des formes, telles qu'entendues il est
25 arrivé des plaintes encore et ils veulent nous enle-
26 ver notre temps...
27 Le témoin continu en anglais,
28 toujours questionné par Me Marc
29 Lalonde, puis Me Maurice Jac-
30 ques.





Je, soussigné, CHS.-ANDRE BEDARD, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par la présente que le témoignage ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

Chs.-André Bédard,
Sténographe-officiel.



ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL P.Q.

VOLUME No.: 81

DATE:

20 novembre 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas-St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du St-Laurent.
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut-St-Laurent.

Me JEAN RICHARD pr Me LEOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLLIN MASON pr Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MAGGILLIVRAY,
Procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 81 -

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 20 NOVEMBRE 1963.





1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

INDEX

SEANCE DU 20 NOVEMBRE 1963.





1 C A N A D A

2 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

3

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
7 Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10

11 Le vingtième jour de novembre
12 mil neuf cent soixante et trois.

13

14 SEANCE DE L'APRES_MIDI.

15

16 INTERROGATOIRE DE MONSIEUR
17 ORANCE HAMELIN: âgé de 56 ans
18 capitaine et pilote pour le Dis-
19 trict de Montréal, et président
20 de la Corporation des Pilotes
21 du St-Laurent Central.

22

23 INTERROGE PAR Me MARC LA-
24 LONDE: C.R.
25 Procureur de la Corporation
26 des Pilotes du St-Laurent Cen-
27 tral.

28

29

Q- Quelle est votre profession?

30





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 R- Pilote du District de Montréal.
2 Q- Capitaine Hamelin, dans quelle
3 circonscription de pilotage êtes-vous pilote?
4 R- Dans le District Québec-Montréal.
5 Q- Depuis combien d'années, êtes-
6 vous pilote dans cette circonscription?
7 R- Avril 1937.
8 Q- Pourriez-vous dire à la Com-
9 mission quelle était votre expérience maritime
10 antérieure à 1937?
11 R- En 1922, je suis entré dans le
12 Réserve Navale, et dans le printemps de 1923, je
13 suis transféré au Service Artique de la Marine Ca-
14 nadienne, et 1926 je passe une année dans la Mari-
15 ne Anglaise stationné au commande sur le H.M.S.
16 Cape Town.
17 Q- Le H.M.S.?
18 R- Cape Town. En 1927, dans l'été
19 de 1927, je suis sorti de la Marine Canadienne
20 pour rentrer dans la Marine Marchande Canadien-
21 ne "Merchant Marine" pour être appelé apprenti-
22 pilote au mois de mars 1929.
23 Q- Combien d'années êtes-vous de-
24 meuré apprenti-pilote?
25 R- 8 ans, de 1927 à 1936.
26 Q- Est-ce que vous êtes demeuré
27 continuellement comme apprenti-pilote durant
28 cette période?
29 R- Bien je faisais mes voyages en
30 été et en autant que je pouvais venir dans mes





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

1 voyages, l'automne j'étais en mer comme troisiè-
2 me officier de navire du Gouvernement Canadien.
3 Q- Quel certificat déteniez-vous
4 quand vous avez été admis comme pilote en 1937?
5 R- Premier maître Capitaine.
6 Q- Est-ce que vous êtes demeuré
7 constamment pilote dans la circonsdription de Mon-
8 tréal depuis 1937?
9 R- Oui monsieur.
10 Q- Est-ce que vous avez été pilote
11 spécialement durant une certaine période?
12 R- Oui j'ai été pilote pour la Clark
13 4 ans, et pour Saguenay, Terminal, dix-neuf an-
14 nées.
15 Q- Et pourriez-vous dire à la Com-
16 mission si à l'heure actuelle, vous êtes pilote de
17 la classe A?
18 R- Non, je suis pilote de la classe
19 B.
20 Q- Est-ce que vous avez eu l'occa-
21 sion de prendre une part active à l'organisation
22 professionnelle de pilote durant la court de votre
23 carrière?
24 R- Oui monsieur, à différentes oc-
25 casions.
26 Q- Pourriez-vous indiquer sommai-
27 rement à la Commission, quelle fonction vous a-
28 vez occupée à diverses époques?
29 R- J'ai été directeur de la United
30 Montréal Pilots pour les années 1942-1943-1944 et





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 1955, en 1956, et 1957, j'ai été président, et j'ai
2 été directeur de nouveau en 1958, président en
3 1959, directeur en 1960, et en 1962, et président
4 en 1963.
5 Q- Est-ce que vous avez eu l'occa-
6 sion de prendre connaissance des paragraphes 309-
7 310- 311- et 312 du Mémoire présenté par le Fédé-
8 ratéon des Pilotes du St-Laurent à cette Commis-
9 sion?
10 R- Oui monsieur.
11 Q- Sauriez-vous dire à cette com-
12 mission si ces paragraphes constituent une descrip-
13 tion exacte de la situation des...de vos organisa-
14 tions professionnelles, dans votre circonstription
15 du pilotage?
16 R- Oui c'est bien ça.
17 Q- Ces paragraphes indiquent qu'il
18 y a à l'heure actuelle deux organisations dans votre
19 circonscriptions qui sont en l'occurence la United
20 Montreal Pilots, et la Corporation des Pilotes du
21 St-Laurent Central, est-ce que vous agissez com-
22 me président de ces deux organismes à l'heure ac-
23 tuelle?
24 R- C'est bien ça.
25 Q- Pourriez-vous dire à la Commis-
26 sion à quel moment la société United Montréal Pi-
27 lots a été créee?
28 R- La première fondation de la So=
29 ciété a été le 18 décembre 1918 et nous avons re-
30 nouvelé le contrat pour un antre 25 années le 18





1 décembre 1943.

2 Q- Je porte à votre attention, un

3 document intitulé:"Contrat de la Société United

4 Montréal Pilots 1943 à 1968" certifié par le se-

5 crétaire-trésorier de votre Corporation, sauriez-

6 vous me dire s'il s'agit d'une copie et la reproduc-

7 tion exacte de votre Société United Montréal Pilots?

8 R- Oui c'est bien ça.

9 Q- Je porte également à votre con-

10 naissance, le règlement intitulé:"Règlement de la

11 Société United Montréal Pilots 1943-1968" égale-

12 ment certifié par la secrétaire-trésorier de la

13 Société et sauriez-vous me dire si ce document

14 constitue la reproduction des règlements de la

15 Société?

16 R- Oui c'est bien.

17 Q- Je désirerais déposer ces docu-

18 ments en liasse sous la cote 771, et ces règlements

19 que vous avez déposés ici, sont les règlements

20 mêmes de 1943 et est-ce à votre connaissance que

21 ce sont les règlements tels qu'amendés subséquem-

22 ment depuis 1943?

23 R- Oui ce sont les règlements de

24 1943.

25 Q- Est-ce que ces règlements que

26 vous avez déposés, ces copieds ont été amendées

27 ou sont toutes les mêmes de 1943?

28 R- Ce sont les règlements à date.

29 Q- A Date?

30 R- Oui.





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 Q- Pourriez-vous dire à la Com-
2 mission à quel moment vous avez constitué la Cor-
3 poration des Pilotes du St-Laurent Central?
4 R- A une assemblée spéciale qui
5 avait été convoquée à Trois - Rivières le 29 décem-
6 bre 1958.
7 Q- Pourriez-vous dire à la Commis-
8 sion s'il avait été question antérieurement de met-
9 tre sur pieds un organisme semblable?
10 R- Oui il en avait été question, je
11 pense en 1952 ou 1953, mais nous n'avions pas don-
12 né suite à la première étude qui avait été faite,
13 seulement nous avons remarqué en 1957, 1956 ou
14 1957 et là nous avons sérieusement décidé de fai-
15 re , de passer le projet.
16 Q- Pourriez-vous donner encore
17 une fois quelle date avez-vous décidé de procéder
18 à l'incorporation de la Corporation des Pilotes du
19 St=Laurent Central?
20 R- Le 29 décembre 1958.
21 Q- Savez-vous s'il s'agissait d'une
22 assemblée annuelle, ou d'une assemblée spéciale
23 de votre société?
24 R- Une assemblée spéciale, une as-
25 semblée générale, également convoquée dans ce
26 but là.
27 Q- Pourriez-vous dire à la Commis-
28 sion si lors de cette assemblée, il a été décidé
29 de mettre sur pieds la Corporation?
30 R- Oui c'est bien ça, c'est lors de





1 cette assemblée.
2 Q- Et pourriez-vous dire à la com-
3 mission, c'est à quel moment que la Corporation
4 elle-même a été incorporée?
5 R- Nous avons reçu nos lettres pa-
6 tentes, le 2 février 1959.
7 Q- Et sauriez-vous dire à la Com-
8 mission, combien de membres ont décidé de se join-
9 dre à la Corporation, la nouvelle Corporation an-
10 térieurement à la demande de Charte qui a été fai-
11 te?
12 R- La première fois, je sais qu'on
13 était 103 membres.
14 Q- Combien y avait-il de membres
15 dans votre circonscription à l'époque?
16 R- 113.
17 Q- Est-ce que des documents ont
18 été signés à ce moment là par...en vertu desquels
19 onfaisait une demande d'admission dans la Corpo-
20 ration?
21 R- Oui à ce moment là, oui.
22 Q- Et je vous montre deux docu-
23 ments intitulés l'un :"Demande d'adhésion" et l'au-
24 tre intitulé simplement:"United Montréal Pilots"
25 et qui constitu un amendement à l'ordre de socié-
26 té passé devant Me J.A.Guay le 27 décembre 1942
27 et pourriez-vous me dire si ce sont là, les docu-
28 ments que les pilotes intéressés à devenir mem-
29 bre de la Corporation du St- aurent Central ont
30 été appekés à signer?





1 R- Oui c'est bien ça.
2 Q- Votre Seigneuriez je désirerais
3 déposer ces deux documents en liasse sous la côte
4 Exhibit 772, et est-ce que les règlements de la
5 Corporation ont été adoptés à l'époque?
6 R- Oui monsieur.
7 Q- Est-ce que ça été adopté en mê-
8 me temps que vous faisiez votre demande d'incor-
9 poration?
10 R- Oui monsieur.
11 Q- Je vous montre un volume inti-
12 tulé:"Corporation des Pilotes du St-Laurent Cen-
13 tral" et qui contient au début une copi e des let-
14 tres patentes et ensuite une série de documents
15 intitulée:"Revision des règlements 1961, Corpora-
16 tion des Pilotes du St-Laurent Central" et la revi-
17 sion des règlements porte la signature et le saut
18 de votre secrétaire-trésorier de la Corporation et
19 le saut de votre Corporation, sauriez-vous mon-
20 sieur, me dire si ce sont des documents qui cor-
21 respondent aux règlements actuels dans votre Cor-
22 poration?
23 R- Oui c'est bien ça, monsieur.
24 Q- Je note que ce volume qui ...
25 ce manuel contient en autre les règlements des
26 circonscriptions de pilotage ainsi que des règle-
27 ments maritimes incluant le Fleuve St-Laurent ain-
28 si que les règlements de" Dispatching" et les rè-
29 glements de fonds de pension de s pilotes de Mon-
30 tréal, est-ce qu'il s'agit d'un document qui a été





1 préparé par votre Corporation?

2 R- C'est bien ça, oui.

3 Q- Est-ce que ce docuement est re-

4 mis à tous les pilotes de votre circonscription?

5 R- Oui c'est bien ça.

6 Q- La revision des règlements de

7 1961, incorpore en autre un amendement au paragra-

8 phe D de l'article 10 du règlement numéro 2, tel

9 qu'approuvé par le secrétaire d'état en date du 24

10 janvier 1962, et je désirerais déposer ce manuel

11 comme pièce Exhibit 774, excusez-moi, 773, et vo-

12 tre Seigneurie, je désirerais en outre déposer une

13 copie certifiée du procès-verbal de l'assemblée gé-

14 nérale spéciale de la Société United Montréal Pi-

15 lots en date du 29 décembre 1958, et de l'assemblée

16 générale annuelle de la Socité United Montréal Pi-

17 lots en date du 21 janvier 1958 et je constate mal-

18 heureusement votre Seigneurie qu'on a négligé sem-

19 ble t-il la dernière page de l'asssemblée du 21 jan-

20 vier 1958 et je vais faire...je vais voir immédia-

21 tement à ce qu'on obtienne photocopie et avec vo-

22 tre permission, on complètera la pièce à cet égard.

23 PAR LE PRESIDENT:

24 - C'est bien ça le 29 décembre

25 1958.

26 PAR Me MARC LALONDE:

27 - Le 29 décembre 1958.

28 PAR LE PRESIDENT:

29 - Non c'est le 21 janvier 1958.

30 PAR Me MARC LALONDE:





1 - 21 janvier 1958?

2 PAR LE PRESIDENT:

3 - Ca c'est produit comme Exhibit
4 774.

5 PAR Me MARC LALONDE:

6 - Oui, comme Exhibit 774, Votre
7 Seigneurie. Et Votre Seigneurie, est-ce qu'on pour-
8 rait effectuer un amendement à la pièce qui vient
9 d'être produite, et produire l'assemblée, le pro-
10 cès-verbal de l'assemblée de la United Montréal
11 Pilots., le 29 décembre 1958, et le procès -ver-
12 bal de l'assemblée de la Même société le 2 mars
13 1959?

14 PAR LE PRESIDENT:

15 - Est-ce la dernière assemblée
16 spéciale ou générale?

17 PAR Me MARC LALONDE:

18 Q- La dernière du 2 mars 1959, est
19 une assemblée générale annuelle, de la société
20 et celle de 29 décembre 1958, est l'assemblée
21 générale spéciale, et encore là, je constate que
22 la dernière page manque et nous obtiendrons un
23 photostat; pourriez-vous prendre une copie des
24 règlements de votre Corporation actuelle, et pro-
25 duit sur la côte Exhibit 773, et nous dire si ces
26 règlements à votre connaissance sont substentiel-
27 lement annalogue aux règlements qui existent dans
28 d'autres circonscriptions et dans la circonscrip-
29 tion de pilotage de Québec?

30 R- Oui, possiblement la même chose.





1 Q- Je constate à l'article 3 de ces
2 règlements qu'on prévoit une catégorie de membres
3 appelés membres actifs? Sauriez-vous dire à la
4 Commission combien votre corporation à l'heure -
5 actuelle comporte de membres actifs?
6 R- Nous avons 115 membres actifs
7 actuellement, et en plus nous avons une autorisa-
8 tion du Département des Transports d'avoir quatre
9 membre temporaires pour remplacer les malades
10 durant la saison.
11 Q- Est-ce que ces pilotes temporai-
12 res sont aussi membres de l'association?
13 R- Oui, ils le sont.
14 Q- Est-ce que la liste comprend
15 les membres...combien y a t-il de pilotes qui
16 sont membres seulement de la société Montréal
17 United Pilots?
18 R- huit.
19 Q- Je constate à l'article 9 des
20 règlements que le président, excusez à l'article
21 10, excusez-moi monsieur le président, est-ce
22 que le Président et l'ancien Président ne peuvent
23 occuper leur poste respectif pour deux termes
24 consécutifs, c'est à-dire ne peuvent être réélus,
25 est-ce que ce règlement existait antérieurement
26 sous la société United Montréal Pilots?
27 R- Non.
28 Q- Qu'est-cequi se produit en pra-
29 tique comme à la fin de chaque année?
30 R- Le Président sortant de charge





1 devient "Past Président" et demeure sur la Com-
2 mission d'administration pour une autre année?
3 Q- Et pour le président, est-ce
4 que vous changez de section à chaque année pour
5 le président ou si on peut choisir un président
6 dans n'importe quelle section de votre district,
7 Trois-Rivières, Québec, Trois-Rivières - Mon-
8 tréal?
9 R- Nous alternons chaque année.
10 cette année le président est de la section Trois-
11 Rivières-Québec, et l'an prochain, le président
12 devra nécessairement être de la section Montréal-
13 Trois-Rivières.
14 Q- Et je continue avec la Commis-
15 sipn d'administration, et pourriez-vous dire à
16 la Commission combien de membres sont sur vo-
17 tre commmission d'administration?
18 R- Huit membres.
19 Q- Est-ce que ça se partage en
20 rapport avec les sections aussi?
21 R- C'est bien ça, quatre dans cha-
22 que section.
23 Q- Et vous avez en outre un comi-
24 té de régie, qui est:"Exécutive Comity" pourriez-
25 vous dire combien de comité de régie a de mem-
26 bres?
27 R- Quatre membres.
28 Q- Est-ce que vous vous servez en-
29 core de la même règle quant au partage?
30 R- C'est bien ça. oui,





1 Q- Et vous procédez à une élection
2 à chaque assemblée annuelle?
3 R- Oui.
4 Q- A votre connaissance, est-ce
5 que ces élections ont été contestées dans le pas-
6 sée?
7 R- Presque continuellement, il y
8 a toujours plusieurs candidats sur les rangs.
9 Q- Je porte à votre attention un
10 document intitulé:"Liste des noms de membres
11 proposés aux différents postes électifs" et cette
12 liste est certifiée par le secrétaire-trésorier
13 de votre corporation, ce document porte la liste
14 des candidats depuis 1958 et sauriez-vous me di-
15 re si cette liste correspond ou ...est-ce que c'est
16 réellement qu'est-ce qui s'est produit depuis
17 1958?
18 R- Oui c'est bien ça.
19 Q- Est-ce que sous la société Uni-
20 ted Montréal Pilots, vous aviez aussi huit postes
21 ou au conseil d'administration?
22 R- Non, seulement cinq.
23 Q- Seulement cinq?
24 R- Oui.
25 Q- Je désirerais que vous produisiez
26 cette pièce comme Exhibit 775, :"Liste des noms
27 des membres proposés aux différents postes élec-
28 tifs 1968 à 1962 inclus à la Corporation des Pilotes
29 du St-Laurent central" et je voudrais joindre à cet-
30 te pièce un autre document que je vous demanderais





1 d'identifier et intitulé:"Liste des noms des mem-
2 bres de la Commission d'administration de la Cor-
3 poration des Pilotes du St-Laurent Central, et de
4 la Société Montréal United Pilots" certifiée par
5 le secrétaire-trésorier de votre Corporation, et
6 sauriez-vous me dire si cette liste est exacte?
7 R- Oui c'est bien ça.
8 PAR LE PRESIDENT:
9 - Les membres actuels,?
10 PAR Me MARC LALONDE:
11 Q- Les membres qui ont élu de
12 1958 à 1962 inclus, et comme faisait partie de la
13 pièce Exhibit 775, et combien souvent votre com-
14 mission d'administration se réunie t-elle?
15 R- Au moins une fois tous les trois
16 mois, mais souvent à une période plus rapprochée.
17 Q- Et votre Comité de Régie, est-
18 ce qu'il se réuni plus fréquemment que la commis-
19 sion d'administration?
20 R- Oui une fois par mois, au moins.
21 Q- Les membres du conseil d'ad-
22 ministration, et du comité de régie, recoivent-
23 ils une rémunération?
24 R- Non ils ont les frais...les rem-
25 boursements des frais encourus durant leur absen-
26 ce des stations de pilotage.
27 Q- Est-ce qu'il existe des comités
28 dans votre corporation qui soient différents de la
29 commission d'administration et du comité de Régie?
30 R- Oui nous avons le comité d'ad-





1 mission, et de promotion et nous avons une autre
2 comité aussi qui s'appelle le Jury d'examen.
3 Q- Et ce comité d'admission et
4 de promotion, quelles sont ces principales fonc-
5 tions?
6 R- Bien je vais vous lire ce que l'ar-
7 ticle dit ici:"Le comité d'admission et de promotion
8 rempli la fonction suivante:"Réunie les candidats...
9 Q- Lisez si vous voulez mais ça
10 va faire écho à l'article 38 et vous pouvez limiter
11 d'ailleurs à dire à la Commission si le comité d'
12 admission et de promotion rempli effectivement
13 les fonctions qui lui sont attribuées par l'article
14 38?
15 R_ Oui c'est bien ça.
16 Q- Je constate cependant au para-
17 graphe F de cette article 38, qu'on prévoit que le
18 comité recommande au conseil d'administration la
19 promotion des pilotes après s'être assuré que le
20 candidat remplisse les conditions prévues par le
21 règlement de l'autorité de pilotage et ceux de la
22 Corporation, sauriez-vous me dire si votre comi-
23 té d'admission et du promotion rempli de telles
24 fonctions?
25 R- Oui monsieur.
26 Q- Est-ceque votre comité d'admis-
27 sion et de promotion recommende la promotion de
28 la dasse B à la classe A?
29 R- Non.
30 Q- De la dasse C à la classe B?





1 R- Non.

2 Q- Comment pouvez-vous répondre

3 qu'ils remplissent la fonction concernant trente-

4 huit F?

5 R- Bien c'est justement, les gens

6 appelés pour le pilotage, voyez-vous, les jeunes

7 sont appelés après avoir subi l'examen et les mem-

8 bres du comité sont appelés à signer une déclara-

9 tion qui est soumise par l'autorité du pilotage à

10 savoir si le candidat est oui ou non apte à remplir

11 la fonction de pilote.

12 Q- Est-ce que ceci est fait par un

13 jury d'examen?

14 R- Oui, mais les comités d'ad-

15 mission et de promotion s'en occupent aussi.

16 Q- Ca se fait exactement, et pour-

17 riez-vous expliquer à la commission qu'est-ce qui

18 se passe ...supposé que vous avez....je comprends

19 alors qu'il a terminé son apprentissage?

20 R- Oui.

21 Q- Et supposons que vous avez un

22 apprenti, excusez, que vous avez un poste vacant

23 dans votre district, votre circonscription?

24 R- OUi monsieur.

25 Q- Qu'est-ce qui va se passer pour

26 remplir ce poste, quel va être le rôle du comité

27 d'examen, et du comité d'admission et de promo-

28 tion?

29 R- Ce comité constitué du surinten-

30 dant régional, d'un représentant du département





1 des transports, plus trois membres de notre co-
2 mité, qui sont snommés par l'assemblée générale
3 font passer un examen nécessaire aux candidats
4 en questions.
5 Q- Quel est le rôle du comité d'ad-
6 mission et de promotion dans tout ça?
7 R- C'est à-dire que le comité d'ad-
8 mission et de promotion prépare les candidats à
9 cet examen là, ilprépare les sillabus donnés au
10 cour.
11 Q- Est-ce que ce comité là fait
12 quelques recommandations au conseil d'admission
13 concernant la promotion des pilotes , relisez l'ar-
14 ticle 38 F, lisez tranquillement?
15 R- C'est ça.
16 Q- Est-ceque vous avez cette arti-
17 cle là?
18 R- Oui.
19 Q- Et est-ce qu'effectivement vo-
20 tre comité d'admission et de promotion recomman-
21 de la promotion des pilotes?
22 R- Bien oui, certainement, si le
23 candidat a passé l'examen avec succès.
24 Q- Et si v ous avez un candidat qui
25 a passé l'examen avec succès, qu'est-ceque le co-
26 mité d'admission et de promotion fait à ce moment
27 là?
28 R- Il recommande à l'autorité qu'il
29 soit admis comme membre de notre district comme
30 membre de la corporation.





1 Q- Comme membre de la Corpora-
2 tion?
3 R- Qu'il soit nommé Pilote et il y
4 a un permis de pilote d'émis par lui.
5 Q- Est-cequ'il n'y a pas un jury
6 d'examen qui fait cette recommandation d'admission
7 R- Oui, il fait la recommandation
8 quand l'examen a été satisfaisant.
9 Q- Et cette recommandation là, à
10 qui est-elle faite?
11 R- A Ottawa.
12 Q- A l'autorité de pilotage?
13 R- Oui, sous la signature des exa-
14 minateurs.
15 Q- Mais il viendra d'ajouter au
16 comité d'admission et de promotion?
17 R- Il viendra ajouter la certitude
18 que le candidat est compétent.
19 Q- Est-ceque le comité d'admission
20 et de promotion envoye une lettre à Ottawa à ce
21 moment là?
22 R- Non.
23 Q- Comment ça se fait?
24 R- Par le surintendant régional.
25 Q- Est-cequevous avez d'autres
26 comités en instance que le comité d'examen à part
27 le jury d'examen et le comité d'admission et de
28 promotion?
29 R- Oui, nous avons annuellement
30 un comité de mise en candidature.





1 Q- Est-ce que vous avez d'autres
2 comités quele comité de mise en candidature?
3 R- Un comité de direction.
4 Q- Est-ce que vous avez de nommé
5 à l'exclusion des comités sur des questions spécia-
6 les?
7 R- Oui nous en avons un actuelle-
8 ment qui fait une étude spéciale sur l'apprentissa-
9 ge qu'il y a lieu, oui ou non de faire des changements
10 dans notre système.
11 Q- Vous avez mentionné que les ad-
12 ministrateurs n'étaient pas rénumérés mais rece-
13 vaient un remboursement de leurs dépenses, est-ce
14 que ce remboursement de leurs dépenses...est-ce
15 l'officier est obligé de produire un compte justifié?
16 R- Oui c'est bien ça.
17 Q- Je vous montre le document cer-
18 tifié, par votre secrétaire-trésorier , encore une
19 fois, et pourriez-vous dire à la commission, quel-
20 le est la nature de ce document?
21 R- C'est une espèce de vérification
22 des dépenses qui sont occasionnées par les assem-
23 blées qui ont lieu durant l'année pour un des direc
24 teurs, ils sont obligés de remplir cette formule
25 et de la signer avant de recevoir leur rembourse-
26 ment de ces dépenses.
27 Q- Est-ce que tous les directeurs
28 doivent remplir cette forumule?
29 R- Oui c'est bien ça.
30 Q- Je désirerais déposer cette for-





1 mule de dépenses encourues?

2 PAR LE PRESIDENT:

3 - C'est une réclamation de dépen-

4 se?

5 PAR Me mARC LALONDE:

6 - C'est une réclamation de dépen-

7 ses de la Corporation des Pilotes du St-Laurent

8 Central, sous la cote Exhibit 776, et je constate

9 que votre règlement prévoit la tenue d'une assem-

10 blée générale spéciale en plus de l'assemblée gé-

11 nérale annuelle? Est-ce que vous avez eu l'occa-

12 sion de convoquer des assemblées générales spé-

13 cailes, soit de l'association, de la société United

14 Montréal Pilots. , et de la Corporation des Pilo-

15 tes du St-Laurent Central?

16 R- Oui nous avons eu l'occasion

17 quelques fois de la faire.

18 Q- Je vous montre un document cer

19 tifié par votre secrétaire-trésorier, intitulé:"Da-

20 te et but de convention" excusez:"de convocation

21 d'une assemblée générale spécialement depuis

22 1958" pourriez-vous dire à la commission si ce

23 document décrit exactement la liste des assemblées

24 spéciales qui ont été tenues depuis 1958 ainsi que

25 les objets de ces convocations?

26 R- Oui c'est bien ça.

27 Q- Je désirerais produire ce docu-

28 ment comme pièce Exhibit 777, et en rapport avec

29

30





1 les dispositions de nature financière dans votre
2 règlement on prévoit qu'il doit y avoir nomination
3 de vérificateurs , pourriez-vous nous dire si vo-
4 tre corporation procède annuellement à la nomina-
5 tion de vérificateurs comptables?
6 R- Oui nous le faisons.
7 Q- Pourriez-vous dire à la Commis-
8 sion qui sont ces vérificateurs, est-ce que vous ê-
9 tes au courant ou si c'est une question que le se-
10 crétaire-trésorier serait plus en mesure de répon-
11 dre?
12 R- Oui je crois que j'aimerais mieux
13 laisser répondre le secrétaire-trésorier.
14 Q- Est-ce que les pilotes de votre
15 circonscription mettent leur revenu dans un fond
16 commun?
17 R- Oui c'est bien ça.
18 Q- Est-ce que les...c'est une pra-
19 tique qui est existante depuis longtemps votre cir-
20 conscription?
21 R- Depuis 1918 au moins.
22 Q- Est-ce que la règle générale,
23 concernant d'attribution, la distribution du fond
24 commun, sont contenues dans un règlement parti-
25 culier de votre Corporation?
26 R- Oui monsieur.
27 Q- Quel règlement s'agit-il?
28 R- Le règlement concernant le
29 fond commun du fond de pilotage c'est le règle-
30 ment numéro 2.





1 Q- Le règlement numéro 2, et quel-
2 le est la personne chargé de l'application de ce
3 règlement continuellement disons?
4 R- Notre secrétaire-trésorier.
5 Q- Et le secrétaire-trésorier se-
6 rait la personne plus en mesure de répondre à tou-
7 tes ces questions sur d'admistration du fond com-
8 mun?
9 R- Oui, certainement.
10 Q- Votre corporation a un secré-
11 tariat?
12 R- Oui.
13 Q- Pourriez-vous nous dire com-
14 bien d'employés votre Corporation a?
15 R- Nous avons deux comptables et
16 un secrétaire.
17 Q- Est-ce que des Minutes sont
18 tenues de vos assemblées du comité d'admistration
19 et du comité de régie?
20 R- Certainement oui.
21 Q- Est-ce que les minutes ont été
22 tenues des assemblées générales annuelles aussi?
23 R- Oui toujours.
24 Q- Est-ce que votre croporation
25 est membre de certains organismes?
26 R- Oui nous sommes membres de la
27 Fédération des Pilotes du St-Laurent, et nous som-
28 mes membres de la Canadian Merchant Guild dans
29 la division de l'Est.
30 Q- Est-ce qu'il vous est arrivé d'oc-





1 cuper une fonction dans la Canadian Merchant
2 Guild?
3 R- Oui j'ai été président du comi-
4 té de nomination pour ce qui représente les pilo-
5 tes du Canada,
6 Q- Est-ce que vous aviez un poste
7 dans la Fédération des Pilotes du St-Laurent?
8 R- Je suis un délégué.
9 Q- Est-ce que vous occupiez un pos-
10 te au conseil d'administration, étiez-vous sur le
11 conseil d'administration?
12 R- Oui.
13 Q- Combien de délégués votre cor-
14 poration ou votre association envoyait-elle à la
15 Fédération des Pilotes du St-Laurent?
16 R- Treize.
17 Q- Pourriez-vous dire à la Com-
18 mission comment on procédait dans le choix et l'é-
19 lection de ces délégués?
20 R- On choisissait les huit direc-
21 teurs nommés comme directeurs de notre Corpora-
22 tion, et qui sont admisibles à être nommés comme
23 délégués à la Fédération, et souvent à moins de
24 changement, de spécification de l'assemblée géné-
25 rale, les candidats qui ont été défaits à l'élection
26 sont aussi si le nombre est approprié, sont aussi
27 nommés comme délégués.
28 Q- Je porte à votre attention inti-
29 tulé:"Liste des noms des membres délégués à la
30 Fédération de Pilotes du St-Laurent pour l'année





1 1959 à 1962" document certifié par votre secrétai-
2 re-trésorier, sauriez-vous me dire si ce document
3 constitu une reproduction exacte des noms des mem-
4 bres délégués à la Fédération?
5 R- Oui c'est bien ça.
6 Q- Depuis quand le Fédération
7 excusiez, depuis quand votre Croporation et la
8 Société United Montréal Pilots, sont -elles mem-
9 bres de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?
10 R- Depuis le 11 janvier 1960.
11 Q- Je porte à votre attention un do-
12 cument certifié par votre secrétaire-trésorier
13 qui fcomprend deux résolutions, une de l'assemblée
14 générale annuelle du 21 janvier 1958, et dont l'ob-
15 jet était de désigner certaines personnes d'entre-
16 prendre le travail nécessaire dans le but d'obtenir
17 l'imcorporation de la société United Montréal Pi-
18 lots, et une résolution du conseil d'admistration
19 du 10 décembre 1958 qui se lit comme suit:"La Cor-
20 poration des Pilotes du St-Laurent Central, et la
21 société United Montréal Pilots demandent par les
22 présences leur admission comme groupes et membres
23 de la Fédération des Pilotes du St-Laurent" sauriez-
24 vous dire si ce document est extrait des minutes
25 de votre corporation et de la société?
26 R- Oui c'est bien ça
27 Q- Je désirerais produire ces deux
28 documents en liasse, sous la cote Exhibit 778: Lis-
29 te des membres délégués à la Fédération des Pilo-
30 tes du St-Laurent, et résolution d'affiliation de la





1 Fédération des Pilotes du St-Laurent Central, et
2 la Société United Montréal Pilots, à la Fédération
3 des pilotes du St-Laurent, et est-ce que vous sau-
4 riez en mesure de donner à la Commission des da-
5 tes, la date à laquelle la division de votre circons-
6 cription en deux section s de pilotage, est surve-
7 nue?
8 R- A la fin de mai 1957.
9 Q- Quelle était la pratique antérieu-
10 rement à cette date?
11 R- Bien depuis 1949 tous les navi-
12 res des Lacs, et les huiliers de la côte, et les na-
13 vires des mers qui étaient assez lents, et qui pre-
14 naient au moins sept heures pour se rendre à Trois
15 Rivières, les pilotes avaient le temps de se faire
16 relever à Trois-Rivières, par un autre pilote pour
17 continuer jusqu'à Montréal.
18 Q- Lors de ces assemblées générales
19 annuelles, de votre Corporation, est-ce que le pré-
20 sident fait rapport à l'assemblée?
21 R- Oui il nous fait un rapport complet
22 des activités de l'année.
23 Q- Savez-vous si ce rapport est
24 remis à chacun des membres?
25 R- Oui chacun des membres reçoit
26 sa copie du rapport.
27 Q- Et est-ce qu'on remet des états
28 financiers aux membres aussi?
29 R- Oui à chacun.
30 Q- Excusez?





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 R- Chaquemmembre reçoit un rapport
2 financier et un bilan de l'année.
3 Q- Je porte à votre attention pho-
4 tocopie du rapport du président de la Corporation
5 des Pilotes du St-Laurent Central, et de la Socié-
6 té United Montréal Pilots, pour l'année 1961 signé
7 par Laurent Marchand , président, est-ce que vos
8 avez reçu un tel rapport vous même?
9 R- Oui c'est bien ça, oui.
10 Q- Je désirerais déposer pour l'in-
11 formation des la Commission un exemplaire d'un
12 rapport annuel du président de la Corporation des
13 Pilotes du St-Laurent Central, et de la société U-
14 nited Montréal Pilots, sous la cote Exhibit 779,
15 et je désire attirer votre attention Capitaine Hame-
16 lin, sur le paragraphe 304 du mémoire présenté
17 à la Fédération des Pilotes du St-Laurent...par
18 la Fédération des Pilotes du St-Laurent à cette
19 commission en particulier à l'item 3 du paragra-
20 phe 304 c'est l'item:"Corporation des Pilotes du
21 St-Laurent Central, 1960-1961-1962-" ces chiffres
22 sont sensés indiquer les présences, le nombre de
23 membres présents à l'assemblée, à la fin d'un ex-
24 ercice financier de l'année précédente?
25 R- Oui c'est bien ça.
26 Q- Pourriez-vous dire si ces chif-
27 fres donnés ici, sont exacts?
28 R- Oui c'est bien ça, oui.
29 Q- Combien de temps durent vos
30 assemblées générales annuelles, généralement?





1 R- Nous avons eu des années, trois
2 jours, normalement c'est deux jours, deux jours et
3 demi.
4 Q- Est-cequ'à votre connaissance
5 les pilotes qui ne sont pas membres du conseil
6 d'administration, avaient l'occasion de présenter
7 des motions ou résolutions à l'assemblée générale?
8 R- Certainement, monsieur.
9 Q- Est-ce qu'il est déjà arrivé à
10 votre connaissance, que des pilotes fassent parve-
11 nir antérieurement et soulever des projets de ré-
12 solution d'amendement aux règlements anisi de sui-
13 te?
14 R- Oui.
15 Q- Et à votre connaissance, est-
16 ce que ces projets expédiés à la Corporation é-
17 taient soumis aux membres ou si le conseil d'ad-
18 ministration les mettait de côté?
19 R- Non, le conseil d'administration
20 en prenait connaissance et ils étaient ramenés
21 devant l'assemblée générale pour la connaissance
22 des membres.
23 Q- Je désirerais vous référer Ca-
24 pitaine Hamelin, aux recommandations spécifiques
25 de votre Corporation aux paragraphes 628-629-630-
26 631-632-633-634 du mémoire présenté par la Fédé-
27 ration à cette commission, par la Fédération des
28 Pilotes du St-Laurent à cette Commission et je
29 constate qu'il existe une première recommandation
30 à l'effet que les limites actuelles de la circonscrip-





1 tion demeure telle qu'elle est et aux paragraphes
2 620 et 630 on retrouve une élaboration sur cette
3 recommandation, est-ce que vous pourriez explici-
4 ter à la Commission les motifs de cette recomman-
5 dation que vous faites?
6 R- Bien nous voulons que les limites
7 actuelles Est et Ouest de notre circonscription de-
8 meurent dans cette zone.
9 Q- Est-ce qu'il en est de même en
10 ce qui concerne la division de votre circonscription
11 en deux sections?
12 R- Oui c'est bien ça.
13 Q- Est-ce que votre corporation de
14 siré le maintien de la division à Trois-Rivières?
15 R- Certainement, nous avons fait
16 de longues études sur cette question, et nous croy-
17 ons pour la sécurité d'une navigation sur le St-
18 Laurent que la station de Trois-Rivières est la
19 plus logique qu'il puisse exister.
20 Q- Vous dites que vous avez fait une
21 longue étude sur le sujet, et pourriez-vous dire à
22 la Commission les circonstances qui ont entouré
23 telles études?
24 R- Bien même avant que je sois ap-
25 prenti-pilote, les pilotes de la période de 1920 à
26 1930 avaient déjà commencé à étudier cette ques-
27 tion et au moment où nous avons été appelés pour
28 l'apprentissage, nous étions, quoi, une trentaine
29 d'abord, d'apprentis-pilotes, et l'intention des
30 pilotes du temps, était de demander aux autorités





1 la division à Trois-Rivières, parce que dans le
2 temps nous avions plusieurs navires de vingt-
3 cinq à trente heures sur le St-Laurent de Québec
4 à Montréal, chose qui était réellement informe,
5 alors en 1930 on a changé les plans des pilotes
6 mais en mil neuf cent trente, la crise financière
7 dans le monde entier a retardé cette question à
8 l'après guerre .
9 Q- Est-ce que votre société a fait
10 faire une étude par des experts et des gens d'ex-
11 térieurs, des gens qu elle a retenu des services?
12 R- Oui, nous avons eu un comité
13 formé de trois personnes qui ont donné passable-
14 ment de leur temps, et de leur connaissance pour
15 étudier cette question.
16 Q- Quelles sont vos principales ob-
17 jections à ce déplacement de la station à Trois-
18 Rivières monsieur Hamelin, vous avez pris con-
19 naissance de la proposition , de la Shipping Fédé-
20 ration, en vue d'établir une station à Sorel, pour
21 le changement de pilote dans la section de Tros
22 Rivières au lieu de Trois-Rivières?
23 R- Si on prend que nous regardons
24 ce point un peu partout en Amérique du Nord et en
25 Europe, et un pilotage de soixante et onze milles
26 dans un e rivière étroßt e comme la nôtre, nous
27 avons le trafic augementant annuellement, je crois
28 qu'un pilote après un certain nombre d'he ures
29 sur une passerelle en de telles conditions pour
30 faire ce soixante et onze milles, il est logique





1 et par mesure de sécurité beaucoup plus préféra-
2 ble qu'il soit relevé de son pouvoir.
3 Q- Est-ce que dans la demande que
4 vous faites de faire demeurer la limite actuelle
5 de la circonscription dans le "statu quo" vous ap=
6 pliquez la même règle en ce qui concerne la règle
7 actuellement dans le port de Montréal concernant
8 les pilotes du port de Montréal?
9 R- Oui nous ne désirons aucun chan-
10 gement dans l'organisation actuelle, nous croyons
11 que les résultats sont très bons, il y a un "dispat-
12 ching" de navire dans le St-Laurent qui n'a jamais
13 existé auparavant et on ne voit aucune perte de
14 temps et nous entendons souvent les commandaires
15 des capitaines à cet effet.
16 Q- Avez-vous quelque chose d'autres
17 à ajouter sur vos recommandations?
18 R- Non.
19 Q- Concernant la recommandation
20 numéro 2 qui prévoit que vous demandiez qu'aucune
21 autre exemption du paiement obligatoire des dr its
22 de pilotage ne soit accordée, et vous référez à ce
23 moment là, à des documents concernant le chapitre
24 9, mémoire de la Fédération qui élabore abondam-
25 ment la politique générale à ce sujet, est-ceque
26 vous avez quoi que ce soit à ajouter personnelle-
27 ment ou quelques commandaires à faire à ce sujet
28 R- De nouveau, je vais répéter par
29 mesure de sécurité et par mesure d'efficacité que
30 je crois qu'il est nécessaire, qu'il y ait des pilotes





1 à bord de tous les navires, nous avons déjà as sez
2 de difficultés avec lapetite naviguation, avec que
3 ce qu'on appelle les gôelettes et les petits schoners
4 nous avons assez de difficultés sans augmenter les
5 risques d'accidents et de retardement et donnant
6 des exemptions à d'autres personnes.
7 Q- Enfin, la troisième recommanda-
8 tion, s'intitule:"Limite du tarif, et il est nécessai-
9 re que la limite actuelle du tarif quant au jaugeage
10 devrait être élevé" sauriez-vous dire quelle est
11 votre situation et vos arguments à ce sujet, quelle
12 est la situation à l'heure actuelle?
13 R- C'est parcequ'il y a une restric-
14 tion sur les jauges, qui se trouve à être fait sur
15 un navire de plus de quinze mille donnes, et qui
16 n'a pas plus de charge qu'un navire de moins que
17 quinze mille tonnes, et nous ne voulons pas qu'il
18 y ait de changement quand il s'agit d'un navire qui
19 jauge vingt tonnes, ce n'est que juste et raisonna-
20 ble.
21 Q- Est-ce qu'il en existe des navires
22 qui aient plus de quinze mille tonnes, nettes dans
23 votre circonscription?
24 R- Dans le plus, il peut y en avor
25 un ou deux
26 Q- Est-ce que votre groupe a eu
27 des relations, est-ce assez fréquent, avec le Minis=
28 tère du Transport en qualité de pilotage?
29 R- Avec l'autorité ici à Montréal,
30 Q- Avec les représentants du pilota-





1 ge en général, soit à Montréal ou à Ottawa?
2 R- Oui assez fréquemment.
3 Q- Quels sont les...vos commantai-
4 res générals quant aux relations entre le Ministè-
5 re du Comité de Pilotage et votre groupe, Capitai-
6 ne?
7 R- Bien nous pouvons dire que les
8 relations sont très bonnes, surtout avec les repré-
9 sentants du Ministère ici à Montréal, il y a toujours
10 eu et on a toujours reçu une bonne coopération du-
11 représentant du Ministre ici.
12 Q- Est0ce que vous avez des griefs
13 particuliers que vous aimeriez soulever, quels sont
14 les principaux griefs?
15 R- Bien le principal pour moi, se-
16 rait la discipline , apparamment personne veut
17 prendre la responsabilité d'appliquer la discipline
18 dans le groupe, et je crois que c'est une très mau-
19 vaise chose, évidemment, il va falloir qu'il y ait
20 une décision de prise pour le bon rendement et l'ef-
21 ficacité du pilotage dans notre district.
22 Q- Maintenant dans vos relations
23 avec l'autorité du pilotage, est-ce que vous avez
24 d'autres points que vous aimeriez soulever?
25 R- La lenteur souvent de prendre
26 une décision, est certainement une lacune qui fait
27 que ça passe de Pierre, Jean, Jacques, et des fois
28 vous attendez deux et trois mois avant qu'une déci-
29 sion soit prise , quand on devrait décider quelque
30 chose d'important qui affecte l'ouvrage de notre Dis-





1 trict.
2 Q- Enfin, Capitaine Hamelin, ce
3 matin on a mentionné un manque de personnel occ-
4 asionnel à Trois-Rivières, est-ce que vous avez
5 des commantaires à faire, d'après votre expérien-
6 ce à ce sujet là?
7 R- Oui, j'ai eu l'occasion derniè-
8 rement de rencontrer monsieur Allen Cumings direc-
9 teur de la section de pilotage et je lui en ai parlé
10 de nouveau, ce qui arrive à Trois-Rivières, c'est
11 que durant le jour, ils ont deux hommes au moins
12 en devoir, puis sur le huit heures, le huit heures
13 le soir, qui est la plus forte, on manque de per-
14 sonnel, ce qui se trouvequ'à un moment donné, ils
15 ont seulement un "despatcher" au bureau, la nuit,
16 et imaginez-vous le cas d'une navire qui part de
17 Montréal, vers six ou sept heures, et que vers
18 minuit, il arrive avec vingt ou trente navires qui
19 sont à Trois-Rivières en descendant et en montant
20 ça prouve que le type est obligé de faire l'ouvrage
21 plus rondement, que deux hommes sans perdre de
22 temps, ce qui arrive, c'est qu'accidentellement
23 il oublie des choses, comme appeler un pilote, et
24 malgré qu'il y ait un navire, qui descend, de pren-
25 dre note sur le F.T.A., alors c'est la cause de re-
26 tardement, et à Trois-Rivières, il n'aurait pas dû
27 exister je crois de manque de personnel et c'est
28 la cause principale et pour revenir à monsieur
29 Cuming on lui a fait une plainte à lui et il a été un
30 peu surpris, et il m'a dit qu'il était pour envoyer





1 de nouveau un type encharge du personnel, à Otta-
2 wa pour faire enquête, et énumérer les plaintes qu-
3 il doit y avoir et les reproches, et qu'ils vont pren-
4 dre une décision afin d'avoir au moins le même per-
5 sonnel existant à Québec et à Montréal, et pour que
6 se fasse le même ouvrage existant à Trois-Rivières
7 parce qu'un homme seul est obligé de faire cette
8 ouvrage là, et c'est presqu'impossible de faire .
9 Q- Je n'ai pas d'autre question au
10 témoin, Votre Seigneurie?
11
12 Le témoin est ensuite question-
13 né en anglais par Me Collin Masson, représentant
14 Me J. Mahoney, Procureur de la Dominion Marine
15 Association.
16
17 CONTRE-INTERROGE PAR Me
18 JEAN RICHARD:
19 Représentant Me Léopold La-
20 glois, c.r.
21 Procureur de la Canadian Mer-
22 chant Service Guilds.
23 Q- Capitaine Hamelin, au cours des
24 négociations qui ont précédé et pendant les négocia-
25 tions et après les négociations qui ont présidé à
26 l'organisation et au projet d'organisation, pour-
27 riez-vous nous dire si d'une faceou d'une autre
28 il y a eu des pressions de faites sur les membbes
29 de l'association afin de les faire entrer dans les
30 rangs de la Corporation?





1 R- Aucunement.
2 Q- Aucunement tant avant qu'après?
3 R- Aucunement, en aucun temps.
4 Q- Maintenant dans un autre domai-
5 ne, Capitaine, concernant le tiran d'eau des navi-
6 res, une marge de sécurité doit être conservée
7 avec ceux déjà entendus, les témoignages du capi-
8 taine AQuDn, au sujet d'une marge de sécurité de
9 trois pieds d'eau sous la quille, devait être con-
10 servée dans les eaux de Montréal, vous avez enten-
11 du aussi le témoignage à l'effet qu'il y avait une
12 entente à cet effet là, et pourriez-vous me dire
13 si dans le District de Québec et de Trois-Rivières,
14 il a existé une entente avec soit les autorités du
15 port, ou soit les armateurs, à l'effet qu'une mar-
16 ge de sécurité d'un pied, deux pieds, ou trois
17 pieds, selon le cas serait gardée?
18 R- Oui à un moment donné, la Shell
19 Oil Company of Canada Limited avait fait un règle-
20 ment pour courrir tout le District de Montréal, de
21 Québec à Montréal, puis leur groupe avait fait un
22 ordre d'avoir trois pieds d'éclairance sous la quil-
23 le, puis je crois que c'est l'an dernier, nous avons
24 reçu une lettre de cette même compagnie, une co-
25 piede lettre plutôt, disant qu'elle avait décidé de
26 réduirecette marge à deux pieds et six pouces, pour
27 tout le district de Québec à Montréal, mais à part
28 de ça, nous avons jamais eu d'autres ententes nous
29 avant demandé à plusieurs reprises, àu Département
30 de contrôler le tiran d'eau dans le fleuve, dans no-





1 tre circonscription, le District Québec à Montréal,
2 et nous nous sommes faits répondre qu'encore une
3 fois ce n'était pas du tout de leur domaine, à la di-
4 rection de le faire.
5 Q- A Trois-Rivières présentement
6 capitaine, est-ce qu'il existe une autorité quelcon-
7 que qui va vérifier le tiran d'eau des navires?
8 R- Il y avait quelqu'un qui venait
9 occasionnellement là, quand on chargeait les na-
10 vires, mais à un moment donné, il n'y en avait pas
11 depuis quelque s temps, et il y en a un seulement
12 qui s'occupe de charger les navires, selon leur
13 capacité, le chargement, mais il ne s'occupe pas
14 du tout de d'autre chose.
15 Q- Alors il ne s'occupe pas du ri-
16 ran d'eau lui-même?
17 R- Non, forcément, il est obligé de
18 s'en occuper, parce que le navire spécialement qui
19 est le long de battures, ce navire va au fond, et ne
20 peut pas tourner.
21 Q- Est-ce qu'il existe dans le port
22 de Trois-Rivières, une limite de profondeur d'eau
23 à votre connaissance?
24 R- Voulez-vous dire le long des
25 quais?
26 Q- Dans le port, où il y a des na-
27 vires?
28 R- Dans le bassin, il est soupposé
29 y avoir trente-cinq pieds, et le long des quais il y
30 avait trente pieds.





1 Q- Quelle est la limite de tiran
2 d'eau?
3 R_ La limite tout le long des quais?
4 Q_ Vous avez parlé de trente-cinq
5 pieds?
6 R_ Dans le bassin, mais, nous croy-
7 on s même, qu'il n'y a pas trente-cinq pieds actuel-
8 lement.
9 Q- A votre connaissance, est-ce
10 que le garde côtier aurait l'autorité nécessaire,
11 pour limiter le tiran d'eau?
12 R- Je serais en peine de vous le di-
13 re, je sais qu'à Montréal, ça se fait, et je me de-
14 mande pourquoi ce règlement bon pour Montréal,
15 raison de plus que la même chose devrait exister
16 pour Sorel et Trois-Rivières, parce qu'après tout,
17 déjà ils sont en bas à Trois-Rivières, et on en perd
18 encore un peu quand on est en bas de St-Nicholas.
19 Q- Quelles sont en sommes Capitai-
20 ne, quelles sont en somme les appréciations des
21 pilotes présentement, pour vérifier le tiran d'eau
22 des navires, à Trois-Rivières, en tenant compte
23 surtout du fait que plusieurs navires chargant pour-
24 raient repasser sur le fond?
25 R- Bien, depuis quelque temps des
26 pilotes commencent à avoir la puce à l'oreille, et
27 plusieurs après avoir laissé l'élévateur montent
28 vers la station de pilotage en haut, et fond venir
29 la chaloupe du pilote pour aller voir le tiran d'eau
30 et alors une fois qu'ils ont le mesurage d'une cer-



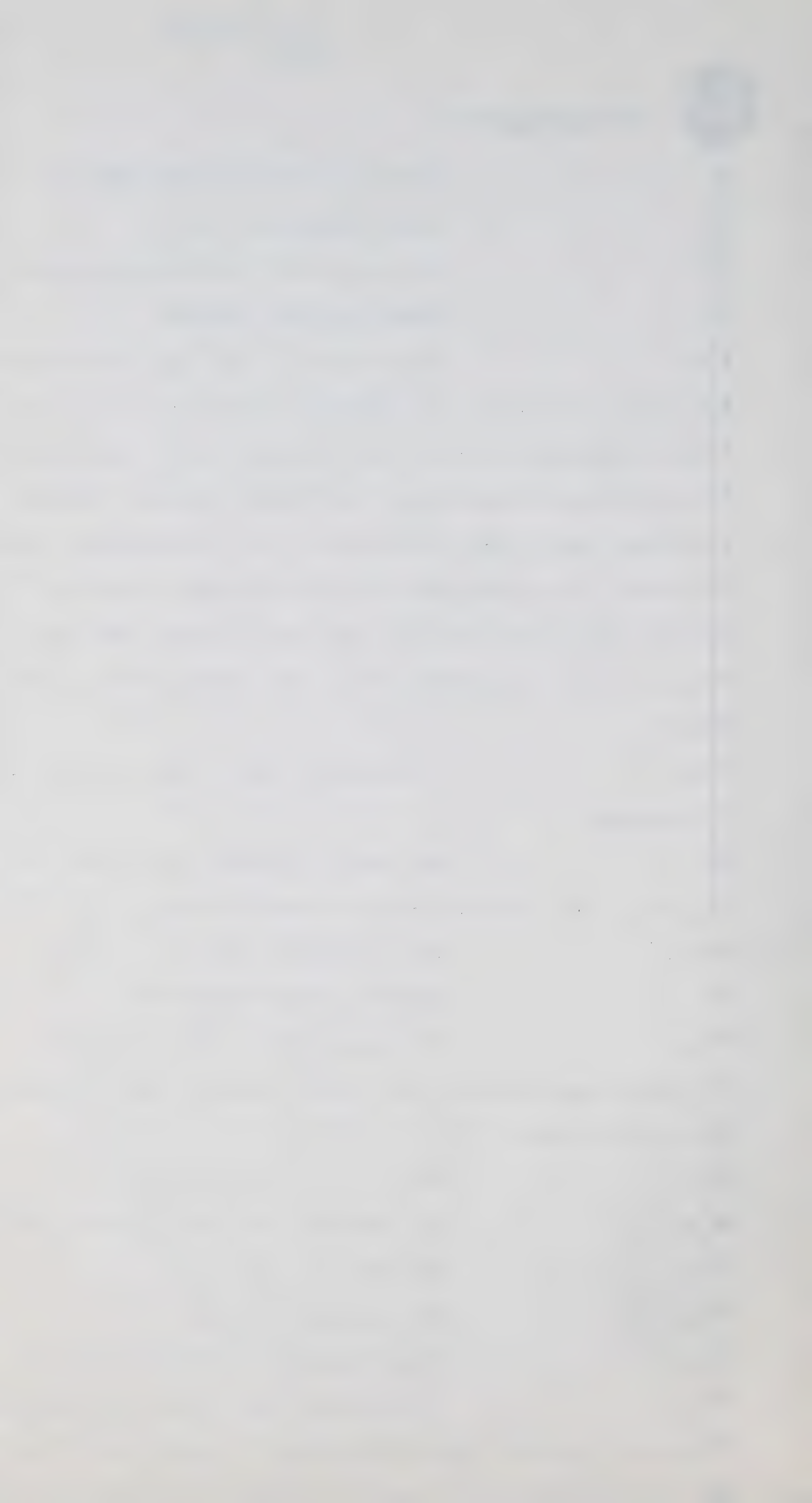


1 taine profondeur d'eau, c'est sur cette marge qu'ils
2 ont vérifié leur tiran d'eau.
3 Q- Est-ce qu'il est à votre Connais-
4 sance Capitaine Hamelin, que les pilotes plus tard,
5 en embarquant à bord des navires, se seraient
6 fait donner le tiran d'eau, par un Capitaine et
7 que ce même tiran d'eau, après avoir laissé le ba-
8 rage ou le punch aurait augementé de sept, huit,
9 neuf, dix et dnze pieds?
10 R- Oui, du moins, j'ai un cas ou
11 deux que j'ai pas, mais j'ai eu connaissance, c'est-
12 à-dire qu'on m'a informé que la chose était arrivée.
13 Q- Maintenant un autre point capitai-
14 ne, vous savez que c'est dans toute la majorité des
15 navires qui vont prendre une provision d'eau douce
16 dans le Fleuve avant de rejoindre l'eau salée, ils
17 le font entre Trois-Rivières et Québec, à votre con-
18 naissance, est-ce que le fait de prendre de l'eau
19 pour un navire peut augementer son tiran d'eau, de
20 façon appréciable.
21 R- Oui, dans le cas des pétroliers
22 et je crois par contre comme je l'ai déjà mentionné
23 tout à l'heure, ils décident de s'ancrer devant no-
24 tre station à Trois-Rivières et font leur plein d'eau
25 à trente pieds en avant du quai et d'autres cas
26 prennent de l'eau tout le long en descendant, sou-
27 vent il faut qu'ils le calculent, et il normal, pro-
28 bablement qu'ils pensent en avoir et parfois ces
29 navires , la chose se produit, peut tirer deuxou
30 trois pieds de plus que le commandant nous informe.





1 CONTRE-INTERROGE PAR Me
2 JEAN BRISSET: c.r.
3 Procureur de la Fédération des
4 Armateurs du CAnada.
5 Q- Capitaine, je n'ai pas eu l'oppor-
6 tunité d'examiner la demande d'admission qui est
7 en usage pour devenir des membres de l'association
8 des Pilotes à Montréal, la United Montréal Pilots
9 est-ce que je dois comprendre que la demande d'ad-
10 hésion, est semblable à celle utilisée à Québec
11 et qu'elle comporte à la fois une demand ed'adhé-
12 sion et un consentement à la dissolution de la socié=
13 té?
14 R- Il faudrait que je vérifierais de
15 nouveau.
16 Me Marc Lalonde discute en an-
17 glais, avec messieurs les commissaires.
18 R- C'est bien ça, oui.
19 PAR Me JEAN BRISSET:
20 Q- Il s'agit bien d'une demande
21 d'adhésion ainsi qu'un consentement à la dissolution
22 de la société?
23 R- Oui.
24 Q- La réponse est:"C'est bien ça"?
25 R- Disons.
26 Q- La réponse est oui?
27 R- Une demande d'adhésion, oui.
28 Q- Capitaine, vous avez été présent
29 durant le cours des témoignages rendus par le Ca-
30 pitaine Rousseau à Québec, au sujet de cette formu-





1 le de demande d'adhésion et de péorganisation de
2 la Corporation en regard de la société, semblable
3 qui existe à Québec, est-ce qu'il est exact de dire
4 et je vous pose cette question en tant que président
5 des deux organisations ici dans la circonscription
6 de Montréal, est-ce que c'est exactde dire que les
7 deux organismes sont à peu près du même genre et
8 fonctionnent de façon semblable?
9 R- Oui, les règlement s de un e ou
10 de l'autre sont les mêmes.
11 Q- Maintenant vous nous avez dit
12 que dans la circonscription de Montréal, il y avait
13 cent quinze membres actifs et quatre membres tem-
14 poraires de la Corporation, et qu'il y a hui t mem-
15 bres qui ne soht membres de la société seulement?
16 R- Oui c'est bien ça.
17 Q- Est-ce qu'un pourrait appeler
18 ces huit membres, qu'on a appelé à Qyébec, "Mem-
19 bres discidents"?
20 R- Je ne sais pas quel terme me
21 servir, mais je préfère demeurer dans le statu quo
22 c'est leur réponse.
23 Q- Est-ce que ces huit membres
24 sont des pilotes qui étaient en exercice avant 1959
25 ou si ces huit membres sont pilotes, ont été reçus
26 depuis 1959&
27 R- Non ce sont huit membres qui
28 étaient en fortion avant la form ation de la Cropo-
29 ration.
30 Q- A ors tous les pilotes ont été





1 nommés pilotes depuis 1959 et ces sont en fait
2 joints à la corporation?
3 R- Oui monsieur.
4 Q- Est-ceque dans votre organisa-
5 tion, à part ceux dans la Corporation, il y a des
6 membres honoraires, comme il en existe à Québec.
7 R- Non, pas que je sache,
8 Q- Vous n'avez pas de membre hono-
9 raire,?
10 Me Marc Lalonde discute en an-
11 glais avec monsieur Brisset?
12 PAR Me JEAN BRISSET:
13 Q- Vous avez été pendant plusieurs
14 années membre du conseil d'administration de la
15 société, monsieur Hamelin, et vous êtes au courant
16 j'imagine de son fonctionnement, est-ce qu'il est
17 exact de dire que le but principal et l'un des buts
18 principaux de la société est de créer une caisse
19 commune, c'est-à-dire de mettre dans un fond com-
20 mun tous les revenus des pilotes de circonscrip-
21 tion?
22 R- C'était une de ses fonctions,
23 oui.
24 Q- Une fois que l'acte de société
25 a été passé en 1918, renouvellé en 1943, je crois
26 est-il exact, que les frai s de pilotage, les droits
27 de pilotage gagnés par les pilotes étaient versés par
28 l'autorité du pilotage à la société elle-même à pé-
29 riode régulière?
30 R- Oui, exactement.





1 Q- Pour être ensuite distribués aux
2 pilotes, suivant le règlement de la mise en fond
3 commun?
4 R- Oui, le Département déduisait
5 la partie du fond de pension avant de remettre es
6 argents à la société.
7 Q- Maintenant depuis que la Corpora-
8 tion a été formée , il est exact de dire que le Dépar-
9 tement remet toujours les droits de pilotage gagnés
10 par les pilotes, moins le fond de pension à la socié-
11 té elle-Même, les chèques que vous recevez du dé-
12 partement, sont faits à l'ordre de la société?
13 R- Oui à la société, je ne comprends
14 pas très bien votre question.
15 Q- En d'autres termes, le système
16 existant avant la formation de la corporation en
17 vertu duquel les droits de pilotage étaient versés
18 par le gouvernement à la société, un chèque fait à
19 l'ordre de la société est toujours le système en
20 vigueur depuis que la corporation est formée?
21 R- Ici, là, j'aimerais mieux que no-
22 tre comptable répondre à cette question, c'est lui
23 qui reçoit les chèques, c'est lui, vous allez avoir
24 l'occasion de lui demander ces renseignements là.
25 Q- A tout évènement monsieur Hame-
26 lin, est-ce que les membres de la corporation y
27 compris vous même, on eu à donner une procura-
28 tion ou un connaissement autorisant le gouvernement
29 à verser les droits de pilotage gagnés par les pilo-
30 tes à la Corporation elle-Même?





1 R- Un temps, ça existait, mais
2 plus aujourd'hui.
3 Q- Vous dites qu'un certain moment?
4 R- Il y a plusieurs années.
5 Q- Les pilotes étaient obligés de
6 donner une procuration en faveur de la corporation?
7 R- Non, en faveur de la United. Il y
8 a bien longtemps, ça été aboli, je me souviens pas,
9 il y a plusieurs années.
10 Q- Maintenant, quandil a été décidé
11 de former...
12 Me Lalonde discute avec Me Bris-
13 set en anglais.
14 PAR Me BRISSET:
15 Q- Monsieur Hamelin, quand il a été
16 décidé de former la corporation des Pilotes du St-
17 Laurent Central, est-ce que vous avez participé aux
18 discutions qui ont dû certainement avoir lieu dans
19 le temps, au sujet, de la façon, dont cette Corpo-
20 ration serait formée?
21 R- Oui monsieur.
22 Q- Est-ce qu'il a été question à ce
23 moment là, des avantages qu'il y aurait tout en
24 formant la corporation de garder la société elle-mê-
25 me, en vie, c'est-à-dire de ne pas la dissoudre,
26 est-ce qu'il en a été question?
27 R- Oui ça été discuté à une occasion
28 je crois.
29 Q- N'est-il pas exact de dire que
30 la conclusion était à laquelle on est venue à ce mo-





1 ment là, a été que soit gardé la société active et
2 que ça éviterait de cette façon d'obliger les pilotes
3 à donner une procuration au gouvernement, autori-
4 sant le gouvernement à payer à la corporation même
5 les frais de pilotage qu'il pourrait gagner?
6 R- Non je me souviens si ça été cet-
7 te question.
8 Q- Les huit membres, les huits
9 pilotes de votre District, qui n'apparteinnent pas
10 à la Corporation, j'imagine tout comme dans le dis-
11 trict de Québec, ils participent tout même, aux
12 frais de l'administration de la Corporation?
13 R- Oui c'est bien.
14 Q- Et par la suite on a décidé d'in-
15 corporer dans les règlements de la société , tous
16 les règlements de la Corporation?
17 R- Oui .
18 Q- Et de cette façon également les
19 huit membres qui n'appartiennent pas à la Corpora-
20 tion, deviennent nécessairement membres du Cana-
21 dian Merchant Guilds et de la Fédération?
22 R- Oui. La majorité, du moins la
23 majorité le désirait pour l'avantage de tout le mon-
24 de.
25 Q- Et n'est-ce pas là que c'est une
26 des raisons, que c'est la principale des raisons
27 qui a motivé de garder en existance la société Uni-
28 ted Montréal pilots, plutôt que dans la dissoudre?
29 R- Je ne pourrais pas affirmer ça,
30 je ne serais pas en mesure.





1 Q- Voyez-vous à part la raison
2 que je vous ai donnée, d'autres raisons qui motive-
3 raient de continuer l'existence de la société main-
4 tenant que la corporation est bien établie, et ces
5 lettres de patentes en fonction?
6 R- Bien les huit membres ne sont
7 pas membres, ils sont membres de cette société
8 alors nous croyon bien, et c'est normal, je crois
9 de laisser filer les pilotes jusqu'à son terme final
10 en 1968.
11 Q- Je woudrais vous référer aux
12 règlements numéros 38E et 38F des règlements de la
13 Corporation au sujet desquels on vous a posé cer-
14 taines questions?
15 R- Oui.
16 Q- Et je vous lirai le règlement
17 38E :"Admission des membres" qui se lit comme
18 suit:"A la suite des examens pour l'admission au
19 pilotage , ils" en parlant du comité d'admission,
20 "il soumet au condeil d'administration ces recom-
21 mandations relatives à l'admission des candidats
22 comme membres de la corporation" est-ce que je
23 dois comprendre à la lecture de ce règlement qu'un
24 fois que le sujet conserné a passé ces examen, vo-
25 tre comité d'admission et de promotion fait des re-
26 commandations à la Corporation pour savoir si le
27 sujet doit être admis ou non commemembre de la
28 Corporation?
29 R- Oui, il faut qu'il y est une propo-
30 sition en fait, pour que tel membre soit admis, et





1 la proposition par les membres du conseil est adop-
2 tée.
3 Q- Prenons un cas hypothétique
4 monsieur Hamelin, prenons le cas d'un candidat
5 qui a passé ses examens, avec succès, est-ce qu'il
6 est possible que le comité de promotion ne le recom-
7 mande pas comme un membre désirable de la corpo-
8 ration?
9 R- Bien je douterais fort si les
10 examinateurs et les officers représentants le dépar-
11 tement ont jugé que l'homme était apte à avoir une
12 licence de pilote, je ne vois pas quelle objection
13 on pourrait opposer à ce qu'il devienne membre de
14 la corporation, il pourrait se présenter, des cas
15 mais je ne sais pas.
16 Q- Est=ce qu'il s'en est présenté
17 dans le passé?
18 R- Non, pas à ma connaissance.
19 Q- Maintenant est-ce que la chose
20 serait possible monsieur Hamelin, si le comité
21 d'admission considérait que le candidat concerné
22 n'est pas un membre désirable pour la corporation
23 est-ce qu'il y aurait possibilité qu'il ne réussise
24 pas se s examens?
25 R- Bien non, c'est-à-dire que si
26 le type avait une conduite ou n'avait pas les connais-
27 sances voulues pour devenir pilote, il n'uarait pas
28 de chance de se présenter aux examens il serait il-
29 liminé avant ça.
30 Q- Alors le comité d'admission et





1 de promotion a tout de même un mot à dire èn ce
2 qui regarde qui serait admis à passer d'examen?
3 R- Oui certainement, presque tous
4 les ans c'est lui qui s'occupe à voir à l'entraine-
5 ment et de voir à l'examen quand le pilote a été en
6 service durant l'année.
7 Q- Et quelles sont les normes qui
8 guident le comtié d'admission et de promotion en
9 ce qui regarde l'admission dans candidats aux exa-
10 mens?
11 R- Bien monsieur Brisset, nous
12 allons avoir un témoin qui va paraître ici demain
13 probablement et qui pourrait vous donner les ren-
14 seignements beaucoup plus précis que moi, parce
15 qu'il avait fait des changements de pilote en pilo-
16 te et alors monsieur Gagné va vous dire ça, il a été
17 en charge de ces entrainements des apprentis et
18 la préparation des examens et alors il va être à
19 votre disposition pour vous donner ces renseigne-
20 ments là.
21 Q- Vous êtes au courant sans doute
22 monsieur Hamelin, et je suis certain que vous con
23 naissez très bien les règlements de la société qu'il
24 y a un reglement qui dit qu'une modification ou une
25 revision des règlements ne peut être faite à moins
26 que 80% des membres soient présents, je parle des
27 règlements de la société, vous êtes au courant de
28 ça?
29 R- Oui.
30 Q- Je constate même, en 1961, he



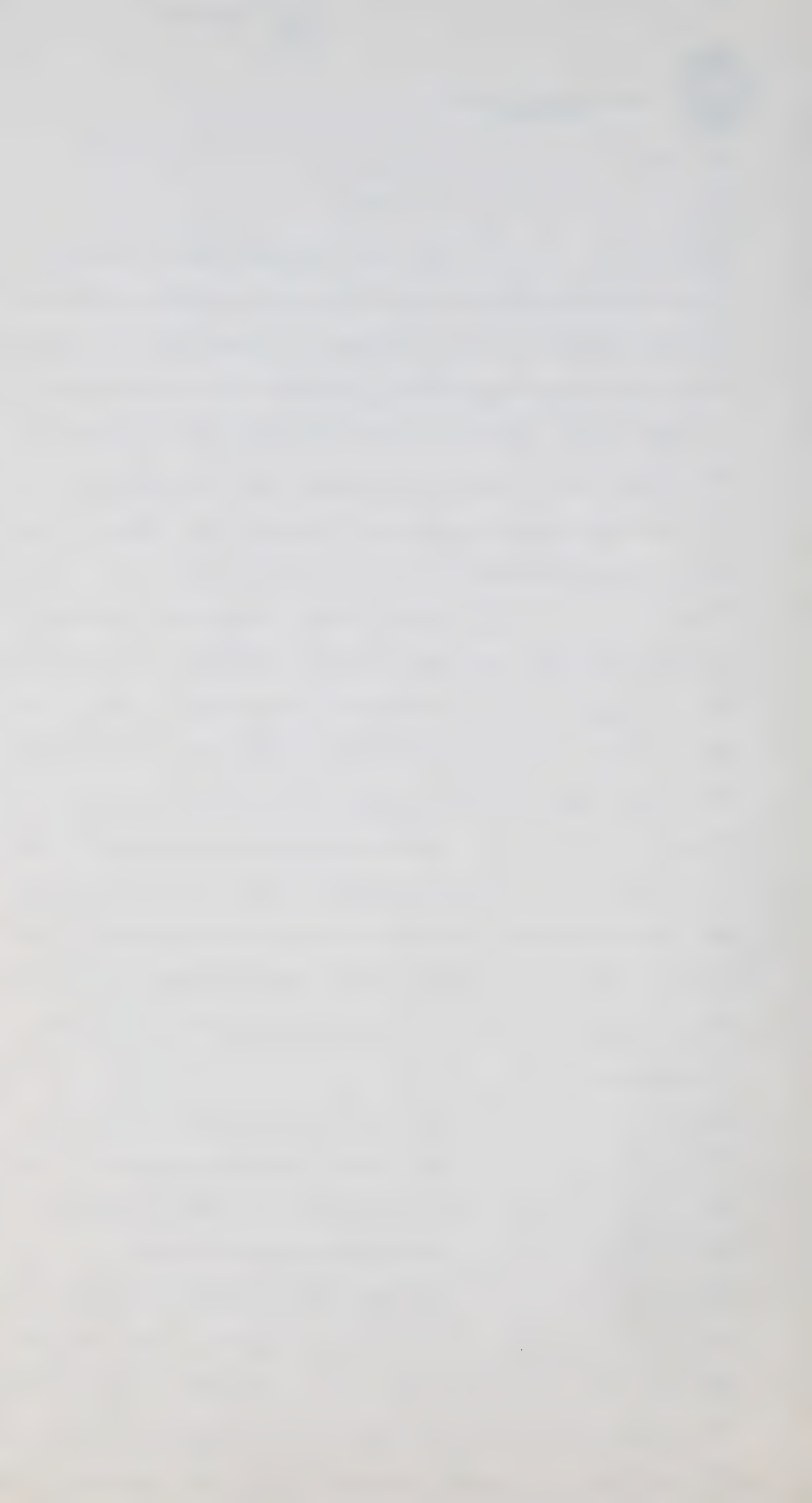


1 crois il y a eu un amendement de faitou en 1962
2 je ne suis pas trop certain, vous allez me le dire,
3 un changement d'apporter au règlement de la socié-
4 té en même temps qu'au règlement de la corporation?
5 R- Oui.
6 Q- D'un autre côté, sivous référez
7 à l'exhibit 777, je ne suis pas certain, du numéro
8 de l'Exhibit, mais vous considèrerez qu'à l'assem-
9 blée à laquelle cet amendement a été voté, il y a-
10 vait quatre-vingts membres présents sur cent huit,
11 ou quatre-vingts sur cent sept, ce qui n'est pas la
12 majorité nécessaire?
13 R- En quelle année, vous parlez?
14 R- PAR LE PRESIDENT:
15 - Je crois que la pièce est Exhi-
16 bit 778, et vous référez au paragraphe 304 du mémoi-
17 re?
18 R- C'est parce que les procurations
19 ça paraît dans la société que les procurations é-
20 taient valables.
21 PAR Me JEAN BRISSET:
22 Q- Quel est le paragraphe, Votre
23 Seigneurie?
24 R- PAR LE PRESIDENT:
25 Q- 304 page 127.
26 PAR Me JEAN BRISSET:
27 Q- Pour éclaircir un peu, monsieur
28 Hamelin, pouvez-vous me dire de mémoire à quel
29 le assemblée annuelle les règlements de la société
30 et de la Corporation ont été amendés, en 1961 ou





1 962?
2 R- En 1961.
3 Q- En 1961, alors, je constate au
4 paragraphe 304 du mémoire de la fédérationk pour
5 cette année, là, à l'assemblée générale, il y avait
6 quatre-vingts membres présents sur un total de
7 cent sept, ce qui ne donnerait pas la majorité àb-
8 solue, mais vous m'expliquez que peut-ètre il y a-
9 vait des membres présents par procuration, c'est
10 là l'explication?
11 R- Bien, non, je croyais quevous
12 parliez...on ne peut avoir de procuration avec dans
13 le temps les assemblées de la société , de la cor-
14 poration, on avait le droit d'avoir des procurations
15 quand wous avions l'United Montréal Pilots.
16 Q- Est-ce qu'une autre explication
17 serait qu'en incorporant les règlements de la Cor-
18 poration et les règlement s de la société on a en-
19 levé cette règle qui voulait quatre vingt pour cent
20 des membres pour valiter un changement des rè-
21 glements?
22 R- Je me souviens pas.
23 Me Marc Lalonde discute en an-
24 glais avec Me Jean Brisset.
25 PAR Me JEAN BRISSET:
26 Q_ Je suis satisfait de la réponse
27 de Me Lalonde, et en fait la réponse complète la
28 question. Vous avez été assez aimable monsieur Ha-
29 melin de produire la rapport du président pour l'an-
30 née 1961, le rapport annuel, et je vous demanderais





1 d'annexer à la pièce , soit la pièce 779, le rapport
2 annuel du président pour l'année 1962, vous étiez
3 président l'année dernière, je crois?
4 R- Non.
5 Q- C'est cette année?
6 R- Oui, mais l'an dernier c'était
7 monsieur Dubé.
8 Q- Vous êtes en mesure quand même
9 de produire le rapport annuel, par le président
10 pour l'année 1962?
11 R- Oui.
12 Q- Pour annexer à la pièce Exhibit
13 779, et monsieur Hamelin, vous nous avez parlé tan-
14 tôt, de vos objections à ce que le relevé des pilotes
15 dans votre circonscription se fasse à l'avenir à So-
16 rel plutôt qu'à Trois-Rivières, vous nous avez dit
17 que ce sujet avait été...avait fait l'objet de lon-
18 gue étude et voulez-vous nous dire s'il y a un comi-
19 té qui a été institué pour étudier ce sujet?
20 R- Après la guerre il y a un comité
21 qui a siégé , un comité de gens en dehors du pilo-
22 tage qui a fait l'étude.
23 Q- Est-ce qu'à ce moment là il ne
24 s'agissait pas simplement de déterminer s'il y a-
25 vait lieu ou non de diviser le district en deux sec-
26 tions?
27 R- Bien ça revient à dire à la même
28 chose, et c'est entendu que si nous faisions la divi-
29 sion à Trois-Rivières, c'était pour diviser le dis-
30 trict en deux, avec réserve à Trois-Rvières par me-





1 sure de sécurité, par mesure humanitaire.
2 Q- IL s'agissait à ce moment là
3 de déterminer à quel endroit en somme devait se
4 faire la relève, car il semblait acquis qu'il fallait
5 qu'on divise le district, et tenant compte des cir-
6 constances qui existaient après la guerre, c'est-à-
7 dire entre les années 1945 disons à 1948 on a décidé
8 que Trois-Rivières serait le lieu le plus logique,
9 est-ce exact?
10 R- Oui, parce que premièrement,
11 c'était l'endroit immédiat pour balancer à peu près
12 le travail de chaque...de chaque division.
13 Q- Ne croyez-vous pas pilote, que
14 depuis 1948 les circonstances ont changé considéra-
15 blement en tenant compte de la vitesse acquis des
16 navires particulierement?
17 R- Oui, il y a amélioration dans la
18 vitesse des navires, mais par contre, il y a une
19 très large augementation dans les tonnages des na-
20 vires , le nombre des navires. et aussi le nombre
21 étendu de navigation, et comme dans tout autre do-
22 maine et que nous travaillons beaucoup plus de nuit
23 que de jour et ça ne compense plus maintenant pour
24 la vitesse des navires.
25 Q- N'êtes-vous pas d'accord aussi
26 monsieur Hamelin, que depuis la fin de la dernière
27 guerre, disons 1948 pour parler de quelques années
28 après la guerre, il y a eu uh développement consi-
29 dérable sur la rive Sud, entre Montréal et Sorel,
30 requérant le service de pilotes portuaires?





1 R- Je ne suis pas près à dire que
2 le serivce des pilotes portuaires est beaucoup plus
3 actif actuellement, prenez les pilotes du district
4 Trois-Rivières Montréal, qui prennent un navire
5 à Montréal, ou à Trois-Rivières, ils les rendent au
6 quai àuMontréal, aussi bien que n'kmporte où aiil-
7 leurs ou Sorel, ou Contrecoeur.
8 Q- Vous ne reniez ipas monsieur Ha-
9 melin, que le système de pilotes portuaires du
10 port de Montréa l soit abbli parce que les pilotes
11 fluviaux peuvent faire le travail?
12 R- Non, au contraire, les pilotes
13 fluviaux sont habiles à faire leur travail actuelle-
14 ment et ils ne pourraient pas même avec la meil-
15 leure volonte du monde en faire plus.
16 Q- Combien d'apprenti-pilote avez-
17 vous dans votre circonscription actuelle?
18 R- Vingt-cinq.
19 Q- Ces apprentis-pilotes monsieur
20 Hamelin, à l'heure actuelle, font le trajet entre
21 Québec et Montréal, et s'entrainent pour toute la
22 circonscription n'est-ce pas?
23 R- C'est bien ça oui.
24 Q- Pour être en mesure de faire
25 le travail dans n'importe quelle section entre Mon-
26 tréal et Québec?
27 R- Selon les normes du service.
28 Q- En d'autres termes les appren-
29 tis-pilotes, à l'heure actuelle, peuvent aussi bien
30 servir entre Montréal et Sorel qu'ils peuvent servir





1 entre Sorel et Québec?
2 R- Oui est-ce que je peux sur cet-
3 te question d'apprentissage...il va falloir...nous
4 l'avons essayé l'an dernier, et il va falloir abso-
5 lument augementer le nombre pour pouvoir remplir
6 les câdres d'ici quelques années, parceque vingt-
7 cinq ce n'est pas assez.
8 Q- Combien de pilotes, d'apprentis-
9 pilotes considèreriez-vous qu'il serait nécessaire
10 d'avoir dans la circonscription Québec-Montréal?
11 R- Au moins trente-cinq, dans la
12 circonscription Québec-Montréal,
13 Q- Est-ce que vous avez des sujets
14 qui sont prêts à entrer dans le service de pilotage?
15 R- Oui monsieur.
16 Q- Il s'agirait simplement de les
17 nommer?
18 R- De les faire accepter, c'est bien
19 ça.
20 Q- Vous nous avez dit, si j'ai bien
21 compris, que la distance à couvrir entre Québec
22 et Trois-Rivières est de soixante et douze milles,?
23 R- C'est bien ça.
24 Q- Savez-vous quelle est la distance
25 entre Québec et les Escoumins?
26 R- Oui cent vingt-trois milles.
27 Q- La distance entre Québec et So-
28 rel?
29 R- Cent milles, mais je dirais que
30 le travail n'est pas la même chose.





1 Q- Pour vous rendre de Soreil à
2 T^R ois-Rivières, est-ce exact de dire que la princi-
3 pale partie de la rivière que vous devez piloter est
4 le Lac St-Pierre?
5 R- La principale partie?
6 Q- Oui?
7 R- Vous voulez dire entre Sorel
8 et Trois-Rivières?
9 R- Oui, c'est bien ça.
10 Q- Vous connaissez cette partie de
11 la rivière pour l'avoir fait, avant que le distridt
12 soit divisé?
13 R- O^U i,
14 Q- Est-ce qu'il y a des difficultés
15 particulières dans le Lac St-Pierre?
16 R- Si vous passez dans le chenal
17 le danger est éloigné.
18 Q- Si vous restez dans le chenal?
19 R- O u i.
20 Q- Est-ce que vous avez eu l'occa-
21 sion de consulter les pilotes du port de Montréal,
22 au sujet de la relève des pilotes à Sorel?
23 R- Oui nous en avons discuté, oui.
24 Q- Etes-vous au courant en quelle
25 année les pilotes du port de Montréal, avaient re-
26 commandé et suggéré que la relève des pilotes du
27 port se fasse à Sorel?
28 R- Non, je n'étais pas au courant.
29 PAR LE PRESIDENT:
30 Q- Est-ce qu'il y a encore quelques





questions à poser au Capitaine Hamelin?

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- C'est ma dernière, monsieur. On me dit qu'il y a quelques années, ça veut dire qu'il y a deux ans, plus précisément?

R- C'est du oui-dire, quelqu'un en avait parlé à une assemblée de la Fédération, mais je ne peux pas ...j'ai rien vu vous savez, et il y en a des gens qui me l'ont dit, mais j'étais pas réellement en position de le certifier.

PAR LE PRESIDENT:

- Je vois ce soir qu'il y a encore l'avocat de la Commission qui veut vous poser des questions, et il s'agira de discuter, et il y aura les autres aussi, et nous pourrons demain vous en poser aussi.

LA SEANCE EST AJOURNEE A CINQ HEURES, POUR REPRENDRE LE LENDEMAIN MATIN.

Je, soussigné, CHS.-ANDRE BEADARD, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par la présente que le témoignage ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

Chs.-André Bédard,
Sténographe-officiel,
St-Joseph de Beauce.











